SKRZYDLATA POLSKA

NR 18 (721) ● 2. V. 1965 r. ● ROK XXI/XXXV ● CENA ZŁ 2

# POZDRAWIAMY UCZESTNIKÓW IV SAMOLOTOWEGO RAJDU DZIENNIKARZY I PILOTÓW 30. IV — 8. V. 1965

Z okazji ŚWIĘTA PRACY 1 MAJA

wszystkim naszym Czytelnikom, Współpracownikom i Sympatykom oraz Działaczom i Pracownikom lotnictwa składamy najlepsze życzenia, wraz z uśmiechem stewardessy PLL LOT — Czesławy Piotrowskiej.
Foto: Wł. Pawelec

# Niech żyje 1 Maja!

## BĘDZIEMY PISAĆ: „ORBITOWAĆ"

ZOSTAŁ rozstrzygnięty, rozpisany przez „Express Wieczorny", konkurs „Jak to nazwać". Z 2290 wyrazów zaproponowanych przez czytelników na określenie czynności jaką wykonuje kosmonauta, przenosząc się z miejsca na miejsce w próżni kosmicznej, jury w składzie: J. Brzechwa, prof. dr J. Hurwic, M. Jastrun, prof. dr Klemensiewicz, prof. dr M. Łunc, prof. dr St. Skorupka, prof. dr Wł. Zonn, red. L. Bielski — uznało za najtrafniejszy czasownik „orbitować". Wyboru dokonano jednomyślnie.

W uzasadnieniu tej decyzji jury stwierdziło, że opowiedziało się za wyrazem „orbitować", ponieważ:

1) ujmuje istotę zachowania się kosmonauty po opuszczeniu kabiny, mianowicie jego poruszanie się po orbicie;

2) nawiązuje do już rozpowszechnionego w Polsce rzeczownika „orbita";

3) jest wyrazem krótkim i brzmi poprawnie;

4) nie narusza zasad polskiego słowotwórstwa.

## KANDYDACI NA RADNYCH Z POLSKICH LINII LOTNICZYCH LOT

WŚRÓD kandydatów na radnych do Stołecznej Rady Narodowej i Dzielnicowej Rady Narodowej znaleźli się również pracownicy PLL LOT, których wybrano na dzielnicowej konferencji partyjnej dzielnicy Warszawa-Ochota. Kandydatami na radnych zostali:

WŁODZIMIERZ BUDNICKI — pracuje w PLL LOT od 1954 roku. Zajmuje stanowisko starszego technologa. Kandyduje na radnego do Stołecznej Rady Narodowej.

ELŻBIETA TREMBICKA — pracuje w PLL LOT od 1955 roku. Jest starszym planistą.

IRENA STACHOWIAK — pracuje w PLL LOT od 1949 roku i od tego czasu do dziś prowadzi sprawy socjalne pracowników przedsiębiorstwa.

ZYGMUNT RUTKOWSKI — pracuje w PLL LOT od 1956 roku. Jest starszym kontrolerem Działu Kontroli Technicznej PLL LOT.

MARIAN WITKOWSKI — pracuje w PLL LOT od 1955 roku. Jest pilotem — kapitanem statków powietrznych komunikacji cywilnej.

Poza Włodzimierzem Budnickim pozostali pracownicy PLL LOT kandydują na radnych do DRN Warszawa-Ochota.

(KOB)

Irena Stachowiak

Włodzimierz Budnicki

Elżbieta Trembicka

Zygmunt Rutkowski

Marian Witkowski

Foto: M. Kobrzyński (5)

## W SKRÓCIE

**DYREKTOR** Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych — Romuald Pawulski został powołany na przewodniczącego Okręgowej Komisji Wyborczej nr 2 dla dzielnic Ochota, Wola i Żoliborz w Warszawie.

*

**CZŁONKOWIE** Aeroklubu Śląskiego zainaugurowali 4 kwietnia br. tegoroczny sezon lotniczy. Pierwsze loty i skoki członków AŚl na lotnisku w Katowicach podziwiała licznie przybyła na lotnisko w Muchowcu młodzież.

*

**WYDAWNICTWO** „Iskry" wydało książkę amerykańskiego pisarza Ernesta K. Ganna pt. „Los jest myśliwym". Autor, sam pilot, opisuje w niej dzieje amerykańskiego lotnika, poprzez którego losy poznajemy dzieje lotnictwa komunikacyjnego.

*

**W KOŃCU KWIETNIA** br. odbędzie się w Krakowie specjalne sympozjum poświęcone wynikom polskich prac w zakresie naukowego wykorzystania obserwacji sztucznych satelitów Ziemi. W sympozjum tym weźmie udział blisko 100 polskich naukowców oraz gości z zagranicy. Trzeba tu przy okazji dodać, że w sumie od początku istnienia służby obserwacyjnej zaobserwowano w Polsce ponad 30 tysięcy położeń na niebie kilkudziesięciu radzieckich i amerykańskich sztucznych satelitów Ziemi.

*

**USTALONY** został skład jury dziennikarskiego IV Samolotowego Rajdu Dziennikarzy i Pilotów. Przewodniczącym jury jest red. Zbigniew Lipiński — wiceprzewodniczący Zarządu Głównego Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich. Członkami jury są: red. Tadeusz Banaś (SDP Wrocław), red. Jerzy R. Konieczny (Skrzydlata Polska), red. Stanisław Ozimek (Żołnierz Polski), red. Wiktor Wionczek (Wiraże), Henryk Żwirko (Aeroklub PRL).

*

**DO POLSKI** przybyli 14 kwietnia br. przedstawiciele przedsiębiorstwa lotniczego Air India: dyrektor generalny — B. R. Patel oraz dyrektorzy G. Bertoli i K. K. Menon. W czasie kilkudniowego pobytu w naszym kraju przeprowadzili oni rozmowy z przedstawicielami dyrekcji PLL LOT na temat współpracy obu przedsiębiorstw komunikacji lotniczej.

*

**OFICERSKA** Szkoła Lotnicza im. J. Krasickiego w Dęblinie obchodzi w tym roku swoje 20-lecie w Polsce Ludowej. Uroczystości jubileuszowe tej zasłużonej szkoły, zainaugurowane 15 kwietnia br., trwać będą do listopada br. W czerwcu br., w rocznicę pierwszej powojennej promocji, odbędzie się w Dęblinie ogólnopolska konferencja prasowa oraz pokazy lotnicze. W listopadzie natomiast przewiduje się zlot prymusów wszystkich powojennych promocji od 1945 r.

*

**DYREKCJA** budującej się elektrowni wodnej w Solinie przesłała do Komendy OSL w Dęblinie list z podziękowaniem i wyrazami uznania dla załogi śmigłowca (kpt. kpt. Józef Łamasz i Kazimierz Czerniec), która w dniach 4—19 marca br. prowadziła ciężką walkę z napływającą krą lodową, wykazując wyjątkowe poświęcenie i sprawność. Dzięki akcji załogi tego śmigłowca budowa w Solinie nie poniosła żadnych strat.

*

**NA OSTATNIM** walnym zgromadzeniu sprawozdawczym Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu podjęto uchwałę o powołaniu przy aeroklubie Koła Seniorów Lotnictwa.

*

**W POBLIŻU** szpitala ogólnego nr 1 w Bydgoszczy otwarto lądowisko dla samolotów i śmigłowców lotnictwa sanitarnego.

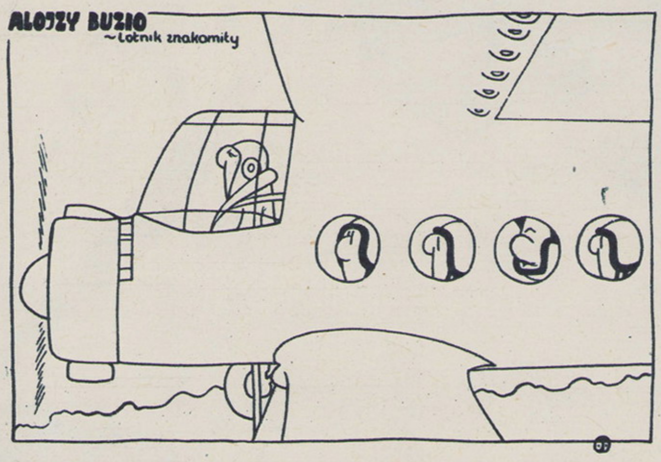
## PRZEPRASZAMY

W numerze 16 (719) „Skrzydlatej Polski" z dnia 18. IV. 1965 r., pod zdjęciem na stronie 9, wydrukowany został z winy drukarni mylny podpis. Właściwa treść podpisu powinna brzmieć następująco:

**Piloci 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" w defiladzie na lotnisku Mirosławice. Na czele poczet sztandarowy pułku.**

Za tę przykrą pomyłkę bardzo przepraszamy naszych Czytelników.

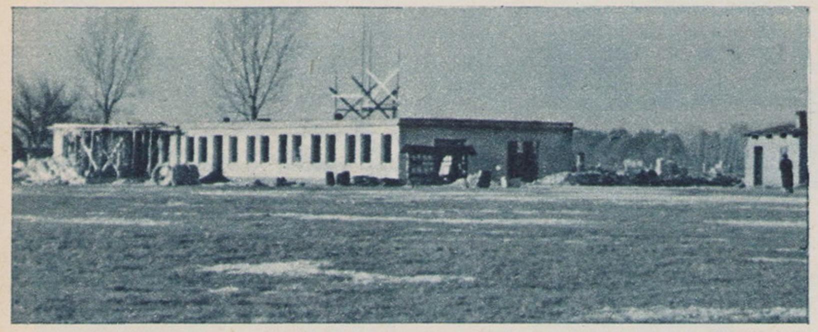
**Redakcja**



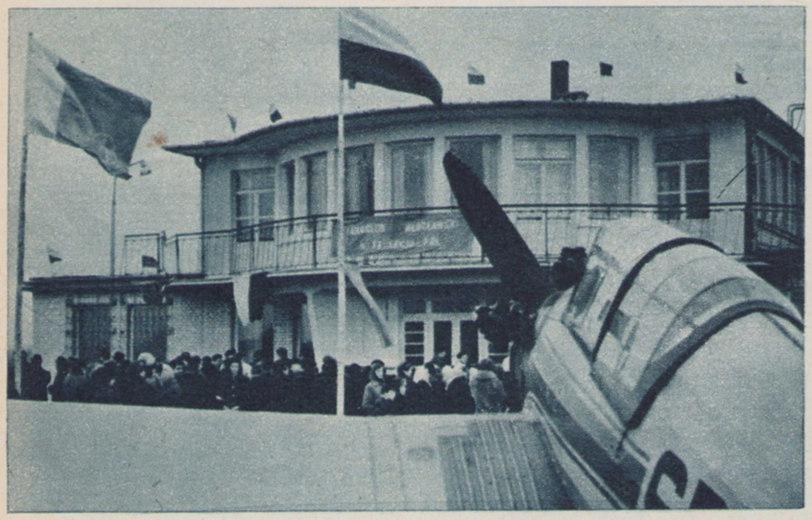

## SPRAWA POMNIKA LOTNIKA

JAK doniósł tygodnik „Stolica", grupa radnych DRN Warszawa-Ochota: E. Rączka, J. Thierry, M. Bystrzycka, M. Berdycki, T. Duch, R. Pawulski, J. Płossa i D. Kwasowa, reprezentujących zespoły PZPR, SD i ZSL, złożyła na ostatniej sesji DRN interpelację w sprawie odtworzenia na terenie Ochoty słynnego pomnika „Lotnika", dłuta Edwarda Wittiga. Radni ci popierają inicjatywę „Stolicy", wyrażoną w artykule St. Strumph-Wojtkiewicza, w numerze świątecznym. Pomnik miałby stanąć, zgodnie z sugestią „Stolicy", przy Alei Żwirki i Wigury.

Interpelację wspomnianej grupy radnych przyjęto na sesji przez aklamację. Sprawa została, zgodnie z regulaminem, przekazana Prezydium DRN Warszawa-Ochota, skąd skierowana zostanie do Stołecznej Rady Narodowej.



Obiekty Aeroklubu Włocławskiego w trakcie budowy... (wyżej) i w dniu uroczystego otwarcia z początkiem bieżącego roku. Foto: H. Kucharski i archiwum



Miejskiej Rady Narodowej w Płocku.

Z nowych obiektów lotniczych Włocławka (zdjęcia wyżej) dumni są chyba wszyscy mieszkańcy miasta, nie mówiąc już o pilotach. Budowa była możliwa tylko dzięki miejscowej Radzie Narodowej, której wiceprzewodniczącym prezydium jest prezes AWł Franciszek Mularski.

Ze społeczną inicjatywą adaptowania lotniska Dajtki do celów komunikacyjnych wystąpił Aeroklub Warmińsko-Mazurski w Olsztynie. Skarbnikiem zarządu jest Tadeusz Antonienko, kierownik wydziału komunikacyjnego MRN.

Aeroklub Wrocławski zbiera oklaski przy otwartej kurtynie. I to równie za działalność szkoleniową (spadochroniarze, szybownicy), co społeczną (harcerstwo!) i sportową (rajdy dziennikarzy). Od kilku już lat prezesuje klubowi Julian Buczak, przewodniczący DRN Wrocław-Fabryczny. Ostatnio został on również członkiem Zarządu Głównego APRL.

trzańskiego — Bolesław Sidziński to przewodniczący MRN w Nowym Targu. W Aeroklubie Pomorskim w Toruniu prezesuje sekretarz MRN Edwin Orsztynowicz, w Krośnie — przewodniczący RN Władysław Michalus, W Opolu — sekretarz WRN Stanisław Grela, w Gliwicach — przewodniczący MRN mgr Zbigniew Fahrenholz. W Białymstoku prezesem honorowym jest Stefan Żmijko, przewodniczący WRN, a w Elblągu Andrzej Dembiński, przewodniczący MRN.

I tak dalej, i tak dalej. Uogólnienia są oczywiste.

Sądzę więc, że lotnicy sportowi mają pełne prawo wraz ze swymi działaczami — radnymi przyjąć do siebie słowa premiera Józefa Cyrankiewicza wypowiedziane na okręgowej konferencji PZPR w Krakowie.

**Możemy — powiedział premier — iść do wyborów z podniesionym czołem i rozwiniętymi sztandarami,**

# RADY NARODOWE – AEROKLUBY

JAK ten czas leci... Całkiem niedawno przecież radziliśmy na posiedzeniach Komisji Restytucyjnej APRL, jak to zrobić, by nasze lotnictwo sportowe i jego powstająca organizacja znalazły się na właściwym miejscu w socjalistycznym społeczeństwie. Wychowanie młodzieży, szkolenie do lotnictwa zawodowego, budowanie nowych obiektów, zaangażowanie czynnika społecznego — problemów było wiele.

Zastanawiam się nad tym w okresie kampanii wyborczej, kiedy w całym kraju podsumowujemy nasz dorobek, kiedy rozważamy cośmy zrobili i czego pragniemy w przyszłości. A jak — na tle ogólnonarodowych osiągnięć — wyglądamy w tym przedwyborczym obrachunku my, lotnicy sportowi? Zabiegani na lotnisku całymi dniami, pasjonujący się nowymi wyczynami, rekordami czy wynikami szkolenia, przeżywając światowe sukcesy naszych mistrzów, nieczęsto mamy okazję do reasumcji i ogólnych sformułowań.

Na ostatnim Walnym Zgromadzeniu APRL, w referacie sprawozdawczym, w szerokiej dyskusji słyszałem wiele okrągłych liczb, danych z działalności lotniczego sportu. Ale — wydaje mi się — ważniejszy od wszystkich liczb, bardziej optymistyczny niż cokolwiek innego, jest obraz ludzi działających na rzecz skrzydlatej idei.

W reporterskich wędrówkach często zdarza się trafiać na — jak to się zwykło mawiać — ślady „dobrej roboty". W każdej z nich zawsze wyraźna, choć czasem trudna do obliczenia w złotówkach, widoczna jest pomoc, poparcie, opieka — różnie to określają — miejscowych działaczy, władz terenowych, instancji partyjnych.

W ciągu kilku zaledwie lat działalności w ramach APRL aerokluby regionalne potrafiły swą pracą wychowawczą i wynikami sportowymi, udziałem w inicjatywach i akcjach społecznych, pomocą przy zwalczaniu klęsk żywiołowych, zjednać wielu ludzi. Ludzi, którzy teraz wśród swych wielu poważnych zadań zawodowych znajdują czas na sprawy lotnictwa, a w każdym razie okazują mu tak cenną przychylność.

Przeglądam listę członków zarządów klubów regionalnych. Zdecydowana większość działaczy — jak widać z zestawienia zawodów — reprezentuje wysoką rangę społeczną. Ale na czoło wysuwają się członkowie władz terenowych...

W ubiegłym roku młody i niewielki Aeroklub Ziemi Mazowieckiej w Płocku kapitalnie zdał egzamin jako organizator etapu III Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów. Byłem tam i widziałem. Wiem więc, że duża w tym zasługa prezesa AZM mgra Franciszka Dorobka, — wiceprzewodniczącego

W całym lotniczym świecie słynie polska „kopalnia diamentów" w Jeleniej Górze. Ten aktywny ośrodek działa od szeregu lat pod patronatem prezesa honorowego, mgra Zbigniewa Doroszewskiego, przewodniczącego PRMN w Jeleniej Górze.

Wśród członków zarządu honorowego Aeroklubu Śląskiego znajdujemy członka Rady Państwa przewodniczącego Wojewódzkiej Rady Narodowej — Jerzego Ziętka. A obiekty lotniskowe w Katowicach, ubrania służbowe pracowników — to tylko niektóre z dobrych świadectw gospodarności miejscowego klubu.

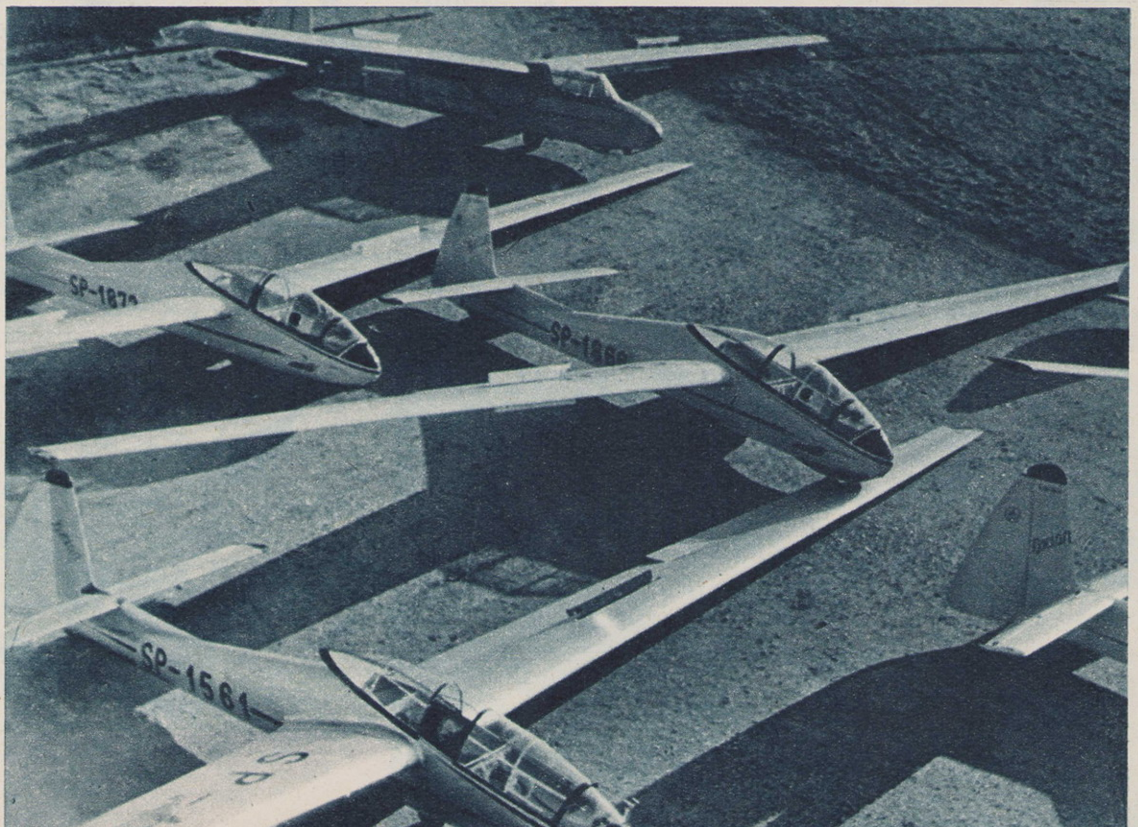
Wyliczać tak można większość ośrodków. Prezes Aeroklubu Ta-

**bo to, co w ciągu tych 20 lat zdziałała nasza partia i klasa robotnicza oraz naród skupiony pod sztandarami Frontu Jedności Narodu — w pełni nas do tego upoważnia.**

W trakcie lotniczych dyskusji przedwyborczych warto by, sądzę, pomyśleć nad nowymi formami współpracy Rady Narodowe — aerokluby. Łatwo stosunkowo bowiem jest znaleźć wiele problemów w życiu województw czy powiatów, w rozwiązaniu których możemy przyjść z lepszą niż dotychczas pomocą. Bo o korzyściach dla lotniczych klubów ze ścisłego związku z terenowymi władzami przekonywać nie muszę chyba. Przykłady Wrocławia, Włocławka, Jeleniej Góry i wielu jeszcze klubów najlepszym argumentem.

KORMORAN

Szybownicy wielu krajów zazdroszczą naszym pilotom bogatego wyposażenia aeroklubów w nowoczesne szybowce. Foto: T. Kaczmarek



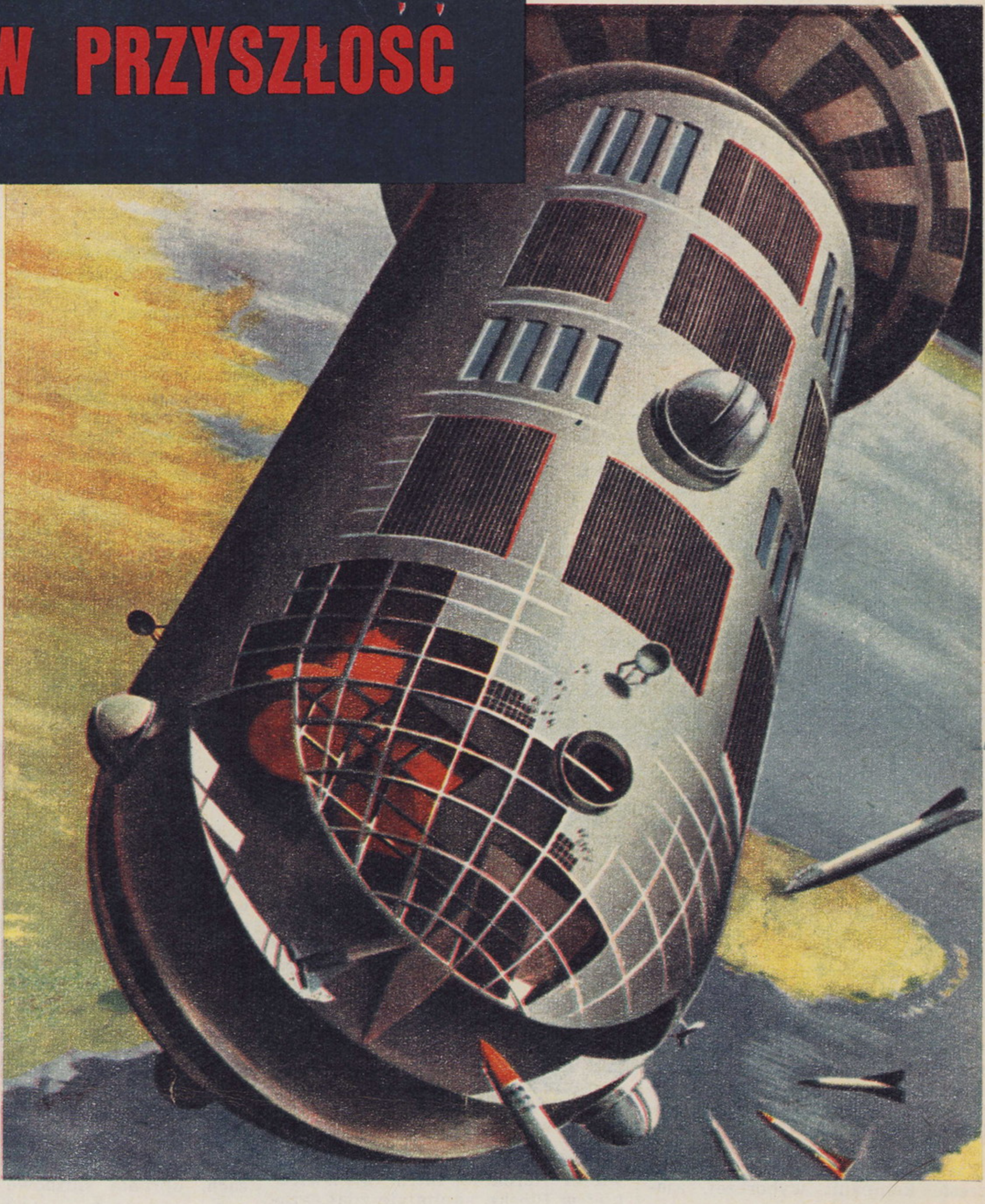
# ZAGLĄDAMY W PRZYSZŁOŚĆ

PRZEDTEM jednak spójrzmy na chwilę w przeszłość. Zresztą niedaleką. Otóż czwartek 11 lutego 1965 r. nie był takim sobie zwykłym dniem tygodnia. Był to dzień, w którym wypuszczono z Ziemi już 1 000 (słownie: tysięczny!) obiekt kosmiczny. I to wszystko w okresie liczonym zaledwie od dnia 4 października 1957 r., daty startu pierwszego w historii sztucznego satelity Ziemi, radzieckiego „Sputnika-1". Tysięcznym obiektem był człon rakiety „Titan" wypuszczony z bazy Cap Kennedy w USA. W liczbie zarejestrowanych obiektów znajdują się sztuczne satelity, człony rakiet nośnych itd. W wymienionym dniu znajdowało się 497 obiektów na orbitach okołoziemskich i 19 — na innych, dalszych. Z tego 131 satelitów (15 radzieckich, 112 amerykańskich, 2 angielskie, 1 kanadyjski i 1 włoski) działało normalnie przekazując bieżące informacje na Ziemię.

Kosmiczny spacer Aleksieja Leonowa, wydarzenie z 18 marca br., zbliżył chwilę realizacji spotkania i styku dwóch lub więcej statków w Kosmosie. Będzie to pierwszym krokiem do budowy stałej stacji załogowej na orbicie okołoziemskiej.

Od kilkunastu lat inżynierowie i uczeni różnych krajów zastanawiają się nad sposobami zrealizowania nie tylko małych stacji, ale nawet miast w Kosmosie. Na ilustracjach zamieszczonych obok pokazujemy właśnie jeden z takich projektów miast kosmicznych opracowany bardzo szczegółowo przez dra inż. D. C. Romicka. Budowa jest przewidziana etapami w okresie 3,5 lat. W końcowym etapie prac w mieście ma znaleźć pomieszczenie 20 000 mieszkańców. Długość części cylindrycznej zawierającej lądowiska dla rakiet dowozowych, urządzenia gospodarcze, siłownie i laboratoria — 1 000 m, średnica pierścienia wirującego (sztuczna grawitacja) z pomieszczeniami mieszkalnymi, sklepami, boiskami sportowymi itp. — 450 m.

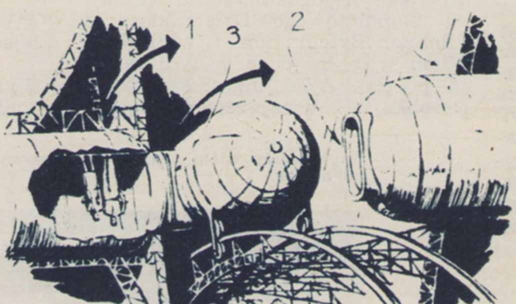
Projekt kosmicznego miasta opracowany został przed mniej więcej 10 laty. Wówczas uznano go za utopię techniczną, fantazję inżynierską. Dziś, po wyczynie Leonowa znów sięgnięto po ten projekt. Teraz patrzy się inaczej. Wprawdzie mówi się nadal, że jest on bardzo przyszłościowy, ale równocześnie dostrzega w nim szereg konkretnych rozwiązań szczegółów mogących się przydać już przy budowie pierwszych niewielkich stacji kosmicznych na orbicie okołoziemskiej. Kiedy takie stacje się pojawią w Kosmosie? „Dożyjemy — zobaczymy", jak zwykli mawiać kosmonauci radzieccy.



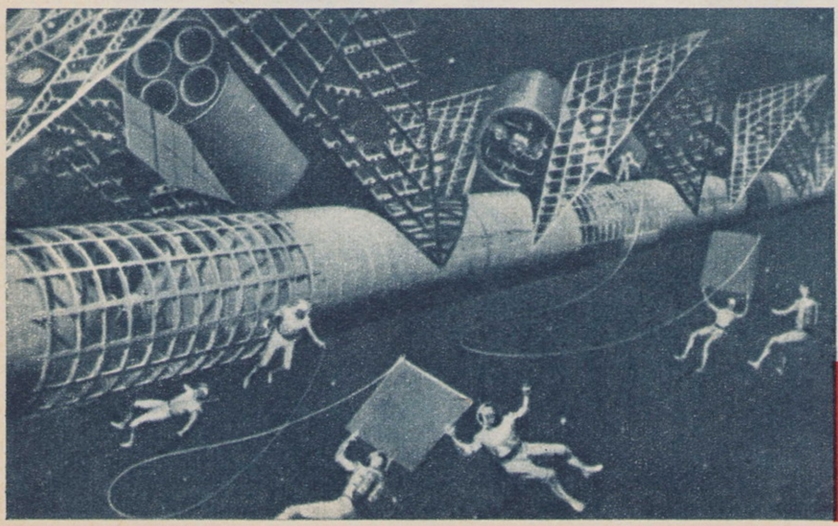
Wyżej: Widok kosmicznego miasta przyszłości. Na pierwszym planie lądowiska dla rakiet dowozowych, dalej — część cylindryczna zawierająca siłownie, składy, pracownie naukowe itp. oraz w głębi — część pierścieniowa z pomieszczeniami mieszkalnymi.

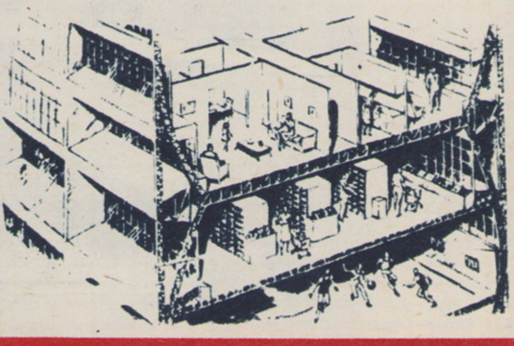
Z lewej: Trening w kabinie radzieckiego statku „Woschod", z pokładu którego dokonano pierwszego kroku w Kosmosie i pierwszych prób pracy w Przestrzeni. To rzeczywistość.

Poniżej: To jeszcze fantazja. Tak zapewne będzie wyglądał montaż stacji kosmicznej. Tutaj — montaż miasta w Kosmosie.



Z prawej: Fragment konstrukcji wirującej części mieszkalnej kosmicznego miasta. Mieszkania (A) znajdują się z obu stron dźwigów osobowych i towarowych (1). U góry: Szczegół połączenia części wirującej (1) ze stałą (2) konstrukcji miasta (B), 3 — śluza powietrza. U dołu: Wnętrze części mieszkalnej (A).





# AEROKLUB GRODU GRYFA

HENRYK KUCHARSKI

**Szczecin, stolica odzyskanych przed 20 laty Ziem Północno-Zachodnich, tętni życiem. Jedno z największych miast w Polsce — jest jednocześnie największym portem Bałtyku. Decyduje to o charakterze miasta, w którym na czoło wysuwa się gospodarka morska. Ale Szczecin to także dziesiątki rozmaitych zakładów przemysłowych, odbudowanych lub zbudowanych w powojennym dwudziestoleciu, liczne szkoły i wyższe uczelnie, spotykane co krok nowoczesne budownictwo mieszkaniowe. To miasto piękne, prężne i młode. Nic zresztą dziwnego, skoro połowa z jego 300 tysięcy mieszkańców urodziła się w Szczecinie.**

**Wraz z miastem i jego sukcesami rósł Aeroklub Szczeciński, obchodzący w bieżącym roku swoje dwudziestolecie. Przypatrzmy się więc bliżej szczecińskim lotnikom.**

Szczecin zadziwia tempem swego rozwoju. Na zdjęciu — nowe budownictwo mieszkaniowe przy ul. Wielkiej.

Już w pierwszych dniach po wyzwoleniu Szczecina, kiedy całe dzielnice miasta leżały jeszcze w gruzach, znaleźli się wśród przedstawicieli ludności polskiej także ci, którym nieobce było lotnictwo.

W pół roku po wyzwoleniu, 9 **grudnia 1945 roku**, staraniem Komisji Organizacyjnej — Bohdana Grzybkowskiego, Feliksa Pawłowicza i Juliana Sławomirskiego — odbyło się w Szczecinie I Walne Zebranie, na którym powołano do życia Aeroklub Szczeciński. Miejscem spotkania był lokal PLL LOT przy Al. Wojska Polskiego 125. Na zebranie przybyły 24 osoby, spośród których wybrano nowe władze aeroklubu. Znaleźli się w nich przedstawiciele najwyższych władz rejonu. Prezesem honorowym pierwszego na Ziemiach Odzyskanych aeroklubu został ówczesny wojewoda Borkowicz, prezesem — wicewojewoda Kaniewski, a wiceprezesami Kreczmar i Sławomirski.

Już w dwa miesiące później, 9 lutego 1946 roku, odbyło się uroczyste otwarcie siedmiopokojowego lokalu aeroklubu przy Al. Wojska Polskiego 29. Nie zabrakło w nim miejsca i na modelarnię lotniczą.

Kiedy puściły lody na Odrze, do akcji przeciwpowodziowej wystartowali z lotniska w Dąbiu pierwsi piloci Aeroklubu Szczecińskiego. Z nastaniem wiosny, na wyremontowanych we własnym zakresie poniemieckich szybowcach, wykonano pierwsze loty.

Największymi sukcesami spośród szczecińskich modelarzy pochwalić się może wychowanek Aeroklubu Szczecińskiego Czesław Cimoszko (na zdjęciu). Ma on na swym koncie m. in. czterokrotne zdobycie tytułu mistrza Polski, jest także rekordzistą i reprezentantem kraju.

Mimo tych pierwszych przejawów życia lotniczego nie można było jeszcze mówić o zorganizowanym lataniu. Przed nielicznymi wówczas mieszkańcami Szczecina stały bowiem tak ważne sprawy jak przywrócenie do życia miejskich urządzeń komunalnych, warsztatów i zakładów przemysłowych, szkolnictwa itp.

Młody aeroklub jednak żył. Dnia 15 sierpnia 1946 roku odbyła się oficjalna uroczystość oddania do użytku 2 samolotów Po-2 i pierwsze pokazy modelarskie. W roku 1947 przyszły już sukcesy. Szkolono też młodych. Mogli podziwiać swych lotników wreszcie i mieszkańcy miasta. Na lotnisku w Dąbiu odbyły się bowiem pokazy lotnicze.

Działalność Aeroklubu Szczecińskiego, szczególnie w zakresie latania szybowcowego, ciągle rosła. Samych szybowców naliczyć można było wtedy około 20 sztuk. Miał też aeroklub swoją szkołę szybowcową w Nowym Młynie k/Koszalina (do 1951 r.).

W latach pięćdziesiątych zaczęli w aeroklubie pracować pierwsi instruktorzy wyszkoleni od podstaw po wojnie. Wśród nich znaleźli się, do dziś pracujący w Aeroklubie Szczecińskim, Mieczysław Zelek i obecny szef wyszkolenia Antoni Wróbel.

Reaktywowanie działalności Aeroklubu PRL wzmogło jeszcze bardziej wysiłki działaczy szczecińskiego lotnictwa sportowego. Oznaczało to bowiem dla Aeroklubu Szczecińskiego przywrócenie latania samolotowego i większe możliwości osiągnięć w pozostałych sportach lotniczych. Szybko też zaczęły ro-

Aeroklub Szczeciński szkoli kandydatów do lotnictwa zawodowego. Na zdjęciu — uczestnicy obozu Lotniczego Przysposobienia Wojskowego na lotnisku w Dąbiu, w lipcu 1963 r.

Ciąg dalszy na stronie 6 ▶

W szczecińskim Ośrodku Modelarstwa Lotniczego i Rakietowego przy Al. Wojska Polskiego 91 tajniki małego lotnictwa zgłębiają szerokie rzesze młodzieży. Na zdjęciu — Łucja Cimoszko — kierownik ośrodka i Zbigniew Szyroki, kurator okręgu szkolnego w Szczecinie, wśród najmłodszych entuzjastów lotnictwa.

Rok 1947, lotnisko Dąbie. Grupa pilotów samolotowych szkolona przez instr. Mieczysława Zelka (na zdjęciu siedzi). Stoją od lewej: Antoni Wróbel, Eugeniusz Zimmer, Ojars Karels, Tadeusz Kleszczewski i Przemysław Golba.

Tadeusz Dziuba jest aktualnie najlepszym pilotem szybowcowym Aeroklubu Szczecińskiego, posiada złotą odznakę szybowcową z kompletem diamentów, wielokrotnie startował w mistrzostwach Polski.

**Dokończenie ze strony 5**

snąć osiągnięcia wyszkoleniowe i sportowe.

Pierwszy przelot ponad 500 km wykonał ze Szczecina Bronisław Bujwid. Z wielu wartościowych wyczynów osiągniętych po starcie z lotniska w Dąbiu wymienić można jeszcze 610 km Antoniego Wróbla, czy przewyższenie 5 550 m Zbigniewa Borowskiego. Tadeusz Dziuba oraz Przemysław Bronikowski posiadają złote odznaki z trzema diamentami.

Centralnym ośrodkiem wszystkich modelarzy z województwa szczecińskiego jest **Ośrodek Modelarstwa Lotniczego i Rakietowego w Szczecinie, przy Al. Wojska Polskiego 91.** Kierują ośrodkiem Łucja i Czesław Cimoszkowie.

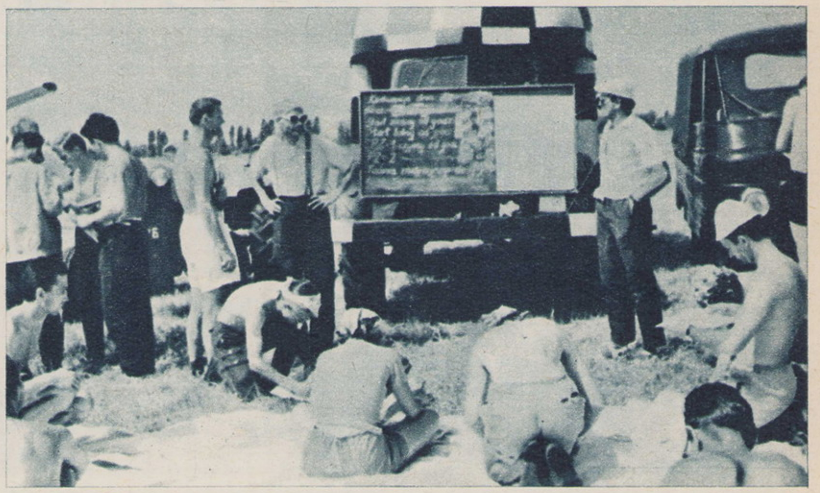
Praca tu wre niemal bez przerwy. Mają swe zajęcia liczne grupy modelarzy początkujących. Korzystają też z ośrodka i jego wyposażenia zaawansowani — juniorzy i wyczynowcy.

Dorobek szczecińskich modelarzy jest naprawdę okazały. I to tak w zakresie szkolenia jak i najwyższego wyczynu. Niewątpliwie największymi osiągnięciami pochwalić się może wychowanek Aeroklubu Szczecińskiego Czesław Cimoszko. Mają szczecińscy modelarze na swym koncie drużynowe mistrzostwo Polski. Skutecznie rozwija się też modelarstwo rakietowe i radiomodelarstwo.

Jest w Szczecinie pokaźna grupa osób, które nie szczędzą pracy dla aeroklubu. Właśnie ich zasługą jest wiele akcji, pokazów i imprez. Przewodzą im: prezes Aeroklubu Szczecińskiego Stanisław Siewierski i wiceprezes urzędujący Eugeniusz Ebenrytter. W zarządzie aeroklubu znajdują się ludzie, którym nieobce są sprawy lotników z Dąbia: Wacław Średziński — wiceprzewodniczący Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej, Stanisław Duraj — dyrektor zakładów w Płonie sprawujących patronat nad aeroklubem, Henryk Kozłowski — wiceprzewodniczący WKKFiT, Henryk Stępniewski — dyrektor liceum, Kazimierz Borowski — pracownik WRN i inni.

Łącznie 133 członków Aeroklubu Szczecińskiego, uprawiających czynnie sport lotniczy oraz ponad 1 600 członków kół lotniczych jest dobrym świadectwem znacznych osiągnięć i żywotności aeroklubu.

Rósł bowiem Aeroklub Szczeciński wraz ze swym miastem, które choć zwrócone szerokim frontem w kierunku morza, nie zapomina i o swych lotnikach. Był i jest ośrodkiem pracy lotniczej miasta oraz Ziem Północno-Zachodnich.



Na starcie Szybowcowych Mistrzostw Aeroklubu Szczecińskiego w 1964 roku.
Foto: W. Chromiński, Stefan Cieślak (3), Jan Michalski, archiwum.

**AEROKLUB SZCZECIŃSKI W LICZBACH**

**SEKCJA SZYBOWCOWA**

**W latach 1947—1964 wykonano 34 422 loty w czasie 8 828 godzin i 54 minut. W latach 1953—1964 nadano 269 osobom uprawnienia pilota szybowcowego I, II lub III klasy.**

**W latach 1958—1964 zdobyto 29 srebrnych odznak szybowcowych, 8 odznak złotych i 13 diamentów oraz przeleciano 40 853 kilometry.**

**Instruktorzy szybowcowi Aeroklubu Szczecińskiego w ostatnich pięciu latach wyszkolili 90 uczniów.**

**SEKCJA SAMOLOTOWA**

**W latach 1957—1964 wylatano 5 247 godzin i uzyskano 257 uprawnień, w tym 48 uprawnień pilota samolotowego I, II lub III klasy.**

**SEKCJA PROPAGANDY I MODELARSTWA LOTNICZEGO**

**Na terenie Szczecina i województwa pracuje 49 kół lotniczych w tym 32 z modelarniami lotniczymi. Koła te skupiają ponad 1 600 młodzieży w tym 1 100 modelarzy lotniczych.**

**W latach 1959—1964 wyszkolono łącznie 2 379 modelarzy lotniczych.**

Pierwszy kurs spadochronowy w Aeroklubie Szczecińskim odbył się w 1957 roku.
Na zdjęciu — uczestnicy kursu.

**20 LAT TEMU**

mjr mgr IZYDOR KOLIŃSKI

# NA ZWYCIĘSKIM SZLAKU (15)

### NA PÓŁNOC OD BERLINA

1 mieszany korpus lotniczy przybył na front 24 kwietnia w składzie dywizji myśliwskiej płka Chłusowicza i dywizji szturmowej ppłka Dzemaszwili. Dywizja zaś bombowa, z uwagi na niepełne zakończenie programu szkolenia, w zależności od sytuacji na polu walki przewidziana była do użycia w późniejszym okresie.

Jednostki korpusu rozmieszczone zostały na lotniskach w pobliżu stacjonowania 4 mieszanej dywizji lotniczej. Pułki myśliwskie 10 i 11 oraz 7 pułk lotnictwa szturmowego zakwaterowały się na lotnisku Biełęgi. 6 pułk lotnictwa szturmowego wylądował na lotnisku Kruszwin oraz na węźle lotniskowym Barnówka rozlokowały się dwa pułki — 8 szturmowy i 9 myśliwski. Natomiast 4 mieszana dywizja lotnicza przebazowała się bliżej linii frontu, na węzeł lotniskowy Heckelberg, 30 km na północny wschód od Berlina. Jak już wspomniano wyżej, 21 kwietnia na lotnisko Heckelberg przyleciał 2 pułk „Kraków" a w czwartym dniu na pobliskie lotnisko Lenberg, koło Steinbeck, przebazowane zostały pułki 1 myśliwski i 3 szturmowy.

24 kwietnia 1 armia WP po opanowaniu Velten, intensywnie bombardowanego poprzedniego dnia przez samoloty 3 pułku, rozwinęła natarcie w kierunku Kremmen — Flatow. Wojska zaś radzieckie wspierane przez setki samolotów toczyły zacięte walki w północno-wschodnich i północnych sektorach Berlina.

4 mieszana dywizja lotnicza zgodnie z postawionym jej zadaniem przez dowódcę lotnictwa WP gen. Połynina osłaniała przeprawy 1 Armii na kanałach w okolicach Oranienburga oraz prowadziła rozpoznanie w celu wykrycia rejonów koncentracji, przegrupowania sił i umocnień na tyłach nieprzyjaciela. Jednocześnie wydzielonymi kluczami myśliwców wprowadzono do działań bojowych przybyłe na front eskadry 1 mieszanego korpusu lotniczego, dokonując wspólnie z nimi oblotu linii styczności bojowej naszych wojsk z nieprzyjacielem. Podczas tych zadań przeprowadzono 4 walki powietrzne z grupami samolotów o ogólnej ilości 10 Focke-Wulfów i 8 Junkersów Ju-87, usiłującymi zniszczyć przeprawy 1 Armii. Zamierzenia nieprzyjaciela zostały jednak udaremnione. Ponadto na tyłach frontu stwierdzono przegrupowania oddziałów przeciwnika w całym obszarze, o czym świadczyły wykryte liczne kolumny wojskowe na drogach i transporty kolejowe. Szczególnie ożywiony ruch zauważono na kierunku natarcia 1 Armii w okolicach Kremmen oraz na północ od Oranienburga, w rejonie Zehdenick i Nassenheide.

Jak się niebawem okazało, koncentrowała się tam grupa armijna gen. Steinera, która z rana 25 kwietnia na rozkaz Hitlera uderzyła w kierunku południowym w celu odbicia Oranienburga i rozwinięcia natarcia dalej na Berlin. Podobne uderzenie deblokujące okrążony Berlin hitlerowcy przygotowywali również w tym czasie od południa, z tym, że o wiele silniejsze.

Zamierzenia hitlerowskie pokrzyżowane zostały jednak szybkim przeciwdziałaniem żołnierzy radzieckich i polskich. 1 armia WP zatrzymała się swym lewym skrzydłem na rubieży Börnicke, Flatow, Kremmen, a prawym zwróconym na północ przystąpiła do likwidacji nieprzyjaciela, który się włamał na północno-zachód od Oranienburga.

Przed lotnictwem stanęło teraz zadanie opóźnić i osłabić wszelkimi możliwymi sposobami posuwanie się niemieckich wojsk zmechanizowanych i starać się zmniejszyć ich nacisk na 1 armię WP i 61 armię radziecką do chwili, gdy powstanie korzystna sytuacja na decydujące przeciwnatarcie.

Wykonując powzięte decyzje, przez trzy kolejne dni prowadzono intensywne rozpoznanie w całym obszarze przed frontem 1 armii WP i 61 armii radzieckiej na głębokość do 50 km. Równocześnie wykryte zgrupowania siły żywej przeciwnika, jego zmechanizowane kolumny, na drogach i transporty kolejowe natychmiast bombardowane były przez eskadry szturmowców.

1 armia gen. Popławskiego i dywizje lotnicze gen. Połynina wykonały powierzone im zadania, skutecznie osłaniając od północy wspólnie z radziecką 61 armią zgrupowanie wojsk marszałka Żukowa, walczące o opanowanie stolicy Niemiec.

Walki o Berlin zbliżały się ku końcowi. 28 kwietnia broniące się tam zgrupowanie rozcięte zostało na kilka oddzielnych części i ostatecznie skapitulowało 2 maja.

W końcowej fazie walk na ulicach Berlina obok armii radzieckich walczyła również część jednostek 1 armii WP, a mianowicie 1 dywizja piechoty im. T. Kościuszki, 2 brygada artylerii haubic, 6 samodzielny zmotoryzowany batalion pontonowo-mostowy i 1 samodzielna brygada moździerzy.

### MIĘDZY BERLINEM I ŁABĄ

Pozostałe związki taktyczne 1 armii, likwidując częścią sił przyczółek Steinera już 26 kwietnia wydzielonymi grupami przeszły do dalszych działań zaczepnych w kierunku zachodnim. Następnego dnia o godzinie 14.00 do natarcia przeszły główne siły lewego skrzydła armii. 3 dywizja piechoty wyruszyła z rejonu Flatow w kierunku Fehrbellin, 6 dywizja uderzyła z Börnicke na Friesack, a 4 dywizja piechoty z okolic Nauen na Brädikow.

W związku z tym przed lotnictwem stało zadanie podobne jak w dniu poprzednim, z tym, że 1 mieszany korpus lotniczy miał w dalszym ciągu prowadzić działania na północ od Oranienburga w kierunku Zehdenick, a 4 mieszana dywizja przed frontem natarcia 1 armii WP w kierunku zachodnim.

Od rana 26 kwietnia przystąpiono do osłony ugrupowania 1 armii oraz prowadzenia rozpoznania na tyłach nieprzyjaciela. Następnie dokonywano uderzeń bombowo-szturmowych na wykryte ugrupowania wojskowe nieprzyjaciela. W rezultacie nalotów zniszczono i uszkodzono tam około 75 samochodów, 15 dział artyleryjskich, 12 wagonów kolejowych z samochodami, spowodowano 9 pożarów oraz zabito i raniono około 150 żołnierzy nieprzyjaciela.

Na skutek ognia artylerii przeciwlotniczej 4 samoloty Ił-2 zostały postrzelone i dwa myśliwskie Jak-9 zestrzelone, przy czym jeden pilot się uratował, drugi natomiast, porucznik Cezar, poległ. Ponadto wracając z zadania bojowego rozbił swój samolot Jak-9 ppor. Buraczewski.

Z rana 27 kwietnia znajdujące się tam zgrupowanie hitlerowskie w dalszym ciągu atakowane było przez 6 pułk lotnictwa szturmowego i 9 pułk lotnictwa myśliwskiego. W rezultacie bombardowania i wykonania szeregu ataków z broni pokładowej wysadzono w powietrze skład amunicji oraz spowodowano, że około 10 czołgów i kilkudziesięciu żołnierzy hitlerowskich nie stanęło do walki z nacierającymi na tym kierunku piechurami 3 dywizji.

Przed frontem 1 armii WP stwierdzono, że nieprzyjaciel usiłuje w oparciu o liczne miejscowości, łąki i kanały odwadniające zorganizować obronę. W rzeczywistości okazało się, że z chwilą ruszenia do natarcia głównych sił 1 armii WP w dn. 27 kwietnia napotkano silny opór. Posuwanie się poszczególnych oddziałów było więc powolne, a walki o przełamanie obrony 21 armii niemieckiej w oparciu o Havelländischer Grosser Haupt-Kanal trwały do 30 kwietnia. Wraz z tym zaszła potrzeba wzmożenia działań na tym kierunku lotnictwa. W tym celu przybliżono do pola walki poszczególne dywizje, których miejsca bazowania znajdowały się wówczas ponad 100 km od linii frontu, zwłaszcza odnosiło się to do 1 mieszanego korpusu lotniczego.

4 mieszana dywizja lotnicza w ciągu dnia 29 i 30 kwietnia przebazowała się na węzeł lotniskowy Vehlefanz, około 10 km na zachód od Velten. Węzeł lotniskowy 1 mieszanego korpusu lotniczego przesunięty został ponad 70 km na zachód i znalazł się około 80 km od linii frontu. Pułki zaś 4 mieszanej dywizji lotniczej w wyniku zmiany miejsca postoju znalazły się w strefie tyłów 1 armii WP, około 15 km od linii styczności bojowej z przeciwnikiem.

W czasie zaciętych walk na froncie, zwłaszcza w rejonie Brädikow, gdzie miejscowość ta kilkakrotnie przechodziła z rąk do rąk, 4 mieszana dywizja lotnicza grupami Iłów pod osłoną myśliwców bombardowała broniące się tam oddziały hitlerowskie. W wyniku nalotów w rejonie Brädikow zniszczono i uszkodzono 10 dział artylerii polowej, 2 czołgi, 18 samochodów oraz spowodowano 6 pożarów.

Oprócz nalotów 4 mieszana dywizja lotnicza osłaniała ugrupowania bojowe 1 armii WP oraz prowadziła rozpoznanie wraz z myśliwcami 1 Korpusu do rzeki Haveli, obejmując na północnym kierunku Neustadt, Neuruppin, Löwenberg. Na kierunku natarcia 1 armii stwierdzono ruch oddziałów wojskowych w rejonie Friesack, Fehrbellin oraz bardziej na północ wykryto kolumny samochodowe w okolicach Wusterhausen, Wildberg i Neuruppin. Ponadto na stacji Neuruppin stwierdzono transporty kokolejowe w sumie około 100 wagonów, a na znajdującym się tam lotnisku zauważono 8 samolotów.

Wykryte zgrupowania nieprzyjaciela następnie bombardowane były przez grupy Iłów 2 dywizji szturmowej i Jaków dywizji myśliwskiej. 8 pułk lotnictwa szturmowego pod osłoną myśliwców 10 pułku atakował nieprzyjaciela w okolicach Neuruppin, gdzie na lotnisku zniszczono 3 samoloty. Pozostałe zaś pułki dokonywały nalotów na kierunku natarcia 1 armii WP w okolice Walchow Fehrbellin, Lantzke, Friesack i Dechtow.

W czasie tych działań wykonano 237 lotów bojowych, niszcząc w sumie 40 wagonów kolejowych, ponad 70 samochodów, 2 czołgi, 70 pojazdów trakcji konnej, 7 składów amunicji i rozlewni paliwa, 3 samoloty na lotniskach oraz zabito i raniono ponad 500 żołnierzy. Wreszcie w 7 walkach powietrznych zestrzelono dwa samoloty myśliwskie typu FW-190. Oba Focke-Wulfy zestrzelili piloci 10 pułku lotnictwa myśliwskiego.

Wskutek ognia artylerii przeciwlotniczej kilka samolotów zostało uszkodzonych, z tego dwa z nich nie wróciły na własne lotniska. Ponadto na trasie lotu rozbiły się dwa dalsze samoloty — jeden myśliwski Jak-9 i jeden Ił-2 z 8 pułku lotnictwa szturmowego. W tym drugim przypadku wraz z rozlatującą się maszyną zginęła załoga — pilot ppor. Franin i strzelec pokładowy sierżant Piotrowski.

30 kwietnia po ciężkich dwudniowych walkach związki taktyczne 1 armii WP opanowały Brädikow i przełamały ostatecznie opór 21 armii niemieckiej wzdłuż znajdujących się tam kanałów odwadniających. Następnego dnia szturmem zdobyto Fehrbellin i Friesack i 1 armia rozwinęła natarcie do kolejnej przeszkody wodnej — Haveli.

W nocy z 29 na 30 kwietnia broniące się oddziały przeciwnika w Fehrbellin bombardował 2 pułk „Kraków". Z kolei w ciągu dnia przystąpiły do wsparcia działań 1 armii WP i jej lewego sąsiada — korpusu kawalerii gen. Kriukowa pozostałe jednostki lotnicze.

Nocą z 30 kwietnia na 1 maja w dalszym ciągu kontynuował naloty 2 pułk „Kraków", wykrywając i bombardując wycofujące się wojska hitlerowskie w rejonie Fehrbellin, Neustadt, Rhinow, Friesack.

Nieprzyjaciel, osłaniał swe wojska zarówno na postoju jak i w marszu ogniem środków obrony przeciwlotniczej oraz samolotami. W jednym przypadku grupa 7 Iłów por. Kramarczuka, z 3 pułku, podczas operowania w rejonie Fehrbellin została zaatakowana około godz. 14.00 przez 4 myśliwce nieprzyjaciela typu Me-109. Dzięki jednak szybkiej kontrakcji naszych myśliwców Messerschmitty związane zostały walką i odciągnięto je od ugrupowania szturmowców, a następnie zmuszono do odwrotu. W wyniku walki jeden Messerschmitt rażony celnym strzałem por. Wierzbickiego spadł 3 km na północno-zachód od Fehrbellin w momencie gdy palące się miasto przechodziło w posiadanie żołnierzy polskich. Po zdobyciu tego miasta wzmógł się pościg oddziałów polskich i radzieckich w kierunku zachodnim. Hitlerowcy bowiem prowadzili wówczas działania obliczone na opóźnianie marszu oddziałów radzieckich i polskich w kierunku zachodnim, by móc jak najwięcej swoich wojsk ewakuować za Łabę i poddać je Amerykanom.

Wraz z tym obiekty ataku dla lotnictwa wyłaniały się coraz inne i z każdą godziną w promieniu coraz bardziej wydłużonym. Już w nocy z 1 na 2 maja 2 pułk „Kraków" bombarduje wykryte przed wieczorem kolumny wojskowe nieprzyjaciela, stłoczone w rejonach Rhinow i Spaatz na kierunku rozwijania pościgu 1 armii WP. W następnych nalotach lotnictwo czyni wszystko, by zwiększyć do maksimum siłę oddziaływania na przeciwnika. W tym celu wykonuje się zadania w każdych możliwych warunkach atmosferycznych oraz przy każdej okazji przesuwa się miejsca postoju pułków lotniczych bliżej frontu.

Nie przerywając więc działań bojowych, w ciągu dnia 1 maja w rejon na zachód od Oranienburga przebazował się 1 mieszany korpus lotniczy, przybliżając się w ten sposób do linii frontu ponad 60 km. Dowództwo 2 dywizji lotnictwa szturmowego wraz z pułkami 6 i 7 oraz 9 pułkiem lotnictwa myśliwskiego zajęło lotnisko Schwante. Pozostałe dwa pułki 3 dywizji lotnictwa myśliwskiego, 10 i 11, oraz sztab dywizji zakwaterowały się na pobliskim lotnisku Eichstadt, na wschód od Velten. Dowództwo korpusu i 8 pułk lotnictwa szturmowego rozlokowały się w dotychczasowym miejscu bazowania 4 mieszanej dywizji lotniczej w Vehlefanz. Natomiast 4 dywizja przesunęła się w ciągu dnia 2 maja bardziej na zachód na węzeł lotniskowy Möthlow, znajdujący się w strefie działań lewego sąsiada 1 armii, zaledwie 20 km od linii frontu.

W tym dniu pierwszorzutowe związki taktyczne 1 armii WP, 2 i 6 dywizja, osiągnęły wschodni brzeg Haveli pod Rhinow. W dniu tym wydarzyło się jeszcze jedno wydarzenie, tym razem wielkością i znaczeniem nie mające sobie równego — ostatecznie **padł Berlin,** ale wojna trwała nadal.

Nieprzyjaciel na kierunku natarcia 1 armii WP i jej sąsiadów pospiesznie organizował obronę wzdłuż zachodniego brzegu Haveli i jednocześnie jego liczne oddziały pozostałe na tyłach frontu usiłowały przedzierać się na zachód, wykorzystując w tym celu styki i luki, prących do przodu jednostek polskich i radzieckich.

W takiej sytuacji przesuwanie samolotów blisko linii frontu było niebezpieczne, gdyż w każdej chwili mogły one być narażone na zniszczenie. Szczególnie zagrożony był węzeł lotniskowy Möthlow, gdzie 2 i 3 maja w niedalekich lasach toczyły się walki z rozbitkami hitlerowskimi. Przebazowując się więc w rejon niepewny, trzeba było podjąć odpowiednie środki bezpieczeństwa. Jak się niebawem okazało, były one jak najbardziej celowe i pożądane. Otóż 3 maja z rana lotnisko Möthlow zagrożone zostało przez zbliżający się oddział hitlerowców od południa .Na lotnisku zarządzono alarm i przygotowywano się do walki. Do starcia jednak nie doszło, gdyż w porę przeciwnik został rozbity przez operujące tam jednostki radzieckie. Równocześnie druga taka grupa hitlerowców, przedzierając się lasami, zagroziła także węzłowi lotniskowemu Vehlefanz. W tym przypadku do jej rozbicia dowódca 1 mieszanego korpusu lotniczego gen. Agałcow użył samolotów 3 dywizji lotnictwa myśliwskiego.

Po zlikwidowaniu zagrożenia 4 mieszana dywizja lotnicza dokończyła rozpoczęte poprzedniego dnia przebazowanie i natychmiast przystąpiła do wykonania kolejnych zadań na korzyść oddziałów 1 armii WP przeprawiających się przez Havelę.

W tym czasie jak 4 mieszana dywizja lotnicza zajęta była przebazowaniem, na korzyść nacierających wojsk prowadziły działania pułki 2 i 3 dywizji. W dniu 2 maja z uwagi na niesprzyjające warunki atmosferyczne ograniczono działania lotnictwa tylko do ustalenia ruchu oddziałów nieprzyjacielskich i zabezpieczenia pościgu własnych wojsk.

3 maja, kontynuując w dalszym ciągu rozpoznanie, załogi od samego rana ustaliły szybki odwrót oddziałów hitlerowskich na kierunku natarcia 1 armii w widłach rzek Haveli i Łaby. Z danych tych wynikało, że znajdujące się tam rozbite jednoski 12 i 21 armii niemieckiej usiłują za wszelką cenę przedostać się na lewy brzeg Łaby, w celu poddania się wojskom amerykańskim.

Działania 1 armii WP uprzedziły jednak zamiary przeciwnika. 3 maja rano 6 i 4 dywizja piechoty sforsowały Havelę na południe od jeziora Gulpe i szybko ruszyły ku Łabie. Równocześnie wycofujące się oddziały hitlerowskie stały się przedmiotem ataków polskich samolotów.

Już w godzinach popołudniowych 14 pułk 6 dywizji piechoty wyszedł pierwszy na brzeg Łaby pod Wulkau i nawiązał kontakt z 9 armią amerykańską, znajdującą się po przeciwnym brzegu rzeki. Nieco później osiągnęły Łabę oddziały 4 dywizji piechoty, które na swym lewym skrzydle przez kolejne dwa dni likwidowały opór nieprzyjaciela w rejonie Klietz.

3 maja po raz pierwszy doszło również do spotkania naszych lotników nad polem walki z dwoma grupami samolotów sojuszniczych typu „Mustang", w rejonie Havelberg.

Z przebiegu ogólnej sytuacji wynikało, że walka przeciągnie się już tylko na godziny. Trzeba było więc dokładnie śledzić sytuację nad Łabą i mieć dyżurne eskardy w gotowości do natychmiastowego działania.

Z rozpoznania prowadzonego intensywnie od samego rana przez załogi 1 pułku „Warszawa" wynikało, że nareszcie nadszedł kres i nie zajdzie potrzeba podwieszania bomb. Ostatnie bowiem rozbitki „niepokonanej" armii hitlerowskiej w wielkim popłochu i panice szukały ratunku w nurtach Łaby, aby przepłynąć na jej lewy brzeg. W beznadziejnej sytuacji znalazło się również lotnictwo niemieckie, które w ostatnich dniach nie przedsiębrało zorganizowanych kontrakcji. Dużą też niespodzianką dla pary naszych myśliwców ppor Haustowicza było, gdy 4 maja spotkano 4 Focke-Wulfy w rejonie Genthin na zachód od Rathenow. Starcie zakończyło się jednak bez rezultatu. Focke-Wulfy chociaż miały w tym przypadku przewagę, po pierwszym nieudanym ataku opuściły pole boju, rejterując w kierunku zachodnim.

Na tym zakończyły się loty bojowe naszego lotnictwa w operacji berlińskiej. Wprawdzie w następnych dniach ponawiano pojedyncze loty załogami 1 pułku, ale tylko po to, by upewnić się czy faktycznie armia Hitlera przestała istnieć.

**DALSZY CIĄG NASTĄPI**

# KRONIKA LOTNICZA

# 1944 – 1964

Opracował J. R. KON

## ROK 1963 (ciąg dalszy)

**7—12 maja**
● II Rajd Dziennikarzy i Pilotów na trasie Wrocław — Jelenia Góra — Zielona Góra — Szczecin — Wrocław. Startowało 28 załóg. Zwyciężyła załoga warszawska w składzie red. Jerzy Zarębski („Skrzydlata Polska") i Zdzisław Dudzik (Aeroklub Warszawski).

*

**17—18 maja**
● IV Ogólnopolska Konferencja Techniki Rakietowej i Astronautyki w Katowicach, zorganizowana przez PTA.

*

**Maj**
● Prezydium PAN utworzyło Komitet Badań Przestrzeni Kosmicznej, którego przewodniczącym został kierownik Katedry Astronomii UW prof. dr W. Zonn.
● W Moskwie uruchomiono biuro Polskich Linii Lotniczych LOT.

*

**1 czerwca**
● Zasłużony nestor polskich pilotów, Klemens Długaszewski, obchodził 40-lecie pracy w służbie lotnictwa komunikacyjnego.

*

**2—16 czerwca**
● W Lesznie przeprowadzono IX Szybowcowe Mistrzostwa Polski z udziałem 39 zawodników. Rozegrano 9 konkurencji. Tytuł mistrzowski zdobył Jan Wróblewski z Bydgoszczy przed M. Gorzelakiem i J. Popielem.

*

**3—12 czerwca**
● W Warszawie odbyły się obrady VI Zgromadzenia Ogólnego Międzynarodowego Komitetu Badań Przestrzeni Kosmicznej (w skrócie COSPAR).

*

**15—22 czerwca**
● Udział polskich skoczków w międzynarodowych zawodach spadochronowych w NRD. Ekipa polska zajęła zespołowo trzecie miejsce.

*

**17 czerwca**
● Uruchomienie przez PLL LOT nowej zagranicznej linii lotniczej Warszawa — Kair (3 280 km), przez Wiedeń i Ateny.

*

**17—23 czerwca**
● W Stalowej Woli rozegrano IV Samolotowe Mistrzostwa Polski w Akrobacji z udziałem 25 pilotów na samolotach Zlin-26. Mistrzem Polski, po raz trzeci, został Stanisław Kasperek ze Świdnika.

*

**22 czerwca**
● W Poznaniu przeprowadzono V zawody balonów wolnych o puchar przechodni ufundowany przez dowódcę Lotnictwa Operacyjnego. Zwyciężyła załoga balonu „Poznań" (pil. inż. Zb. Laszkiewicz).

*

**26 czerwca**
● Otwarcie w Warszawie biura austriackich linii lotniczych — AUA.

*

**27—30 czerwca**
● Zlot do morza zorganizowany przez Aeroklub Gdański z udziałem 15 załóg z 11 aeroklubów. Zwyciężyła załoga Aeroklubu Warszawskiego (Tadeusz i Urszula Śliwakowie).

*

**Czerwiec**
● Umowa między Rządem PRL i Rządem Finlandii o cywilnej komunikacji lotniczej.
● Otwarcie lokalu Polskich Linii Lotniczych LOT w Berlinie.

*

**4—7 lipca**
● Udział polskich pilotów w międzynarodowych zawodach samolotowych w akrobacji w Moskwie. Duży sukces osiągnął Stanisław Kasperek, który w klasyfikacji indywidualnej zajął 3 miejsce; zespołowo drużyna polska uplasowała się również na 3 miejscu.

*

**12 lipca**
● Adam Witek zajął na szybowcu „Foka-4" 3 miejsce w XXX szybowcowych mistrzostwach USA.

*

**13 lipca**
● Andrzej Kmiotek zajął 1 miejsce w szybowcowych mistrzostwach Węgier.

*

**18 lipca**
● 40-lecie linii lotniczej Warszawa — Kraków.

*

**19 lipca**
● W bazie technicznej PLL LOT na Okęciu oddano do użytku setny po kapitalnym remoncie samolot pasażerski Li-2.

**28 lipca**
● Adam Witek zdobył tytuł wicemistrza Kanady w XV szybowcowych mistrzostwach tego kraju, rozegranych w Hawkesbury.
● Jan Wróblewski osiągnął na szybowcu „Foka" rewelacyjny wynik w przelocie docelowo-powrotnym: 2 × 340 km, ustanawiając rekord międzynarodowy.

*

**5 sierpnia**
● Pierwszy lot samolotu wielozadaniowego PZL-104 „Wilga-2", skonstruowanego przez grupę konstruktorów WSK Okęcie pod kierownictwem mgr inż. Bronisława Żurakowskiego. Oblotu dokonał pil. doświadczalny Mieczysław Miłosz.

*

**18 sierpnia — 1 września**
● III Jeżowskie Zawody Szybowcowe o puchar „Skrzydlatej Polski". Startowało 21 pilotów. Zwyciężył Andrzej Bański z Warszawy.

*

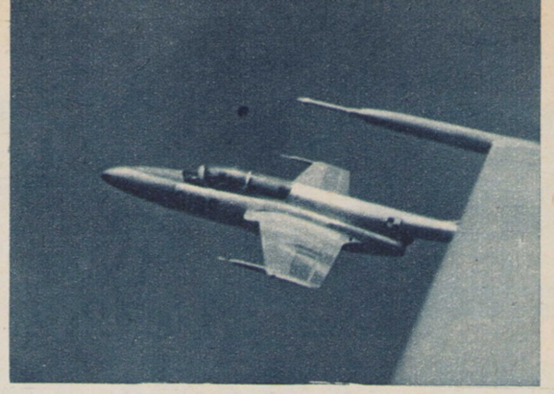
**23 sierpnia**
● Obchody Święta Lotnictwa Polskiego.

*

**24—25 sierpnia**
● Uroczystości 20-lecia 1 pułku Lotnictwa myśliwskiego „Warszawa".

*

**24 sierpnia — 1 września**
● Udział polskich skoczków w międzynarodowych zawodach spadochronowych w Jugosławii o „Puchar Adriatyku". W klasyfikacji zespołowej mężczyźni zajęli trzecie miejsce, a kobiety — czwarte.



Polski odrzutowy samolot treningowy TS-11 „Iskra". Foto: J. Szymański

**1 września**
● Uroczystości XV-lecia Oficerskiej Szkoły Artylerii Przeciwlotniczej w Koszalinie połączone z promocją nowych oficerów — absolwentów szkoły.
● Promocje nowych oficerów w Oficerskiej Szkole Radiotechnicznej w Jeleniej Górze i w Technicznej Oficerskiej Szkole Wojsk Lotniczych.

*

**2—8 września**
● Udział polskich pilotów w międzynarodowych zawodach samolotowych w akrobacji w Magdeburgu (NRD). Drużynowo zespół polski zajął 3 miejsce.

(cdn)

Mała **ENCYKLOPEDIA** lotników polskich

## AUGUSTYN GWIZDAŁA

URODZIŁ się 10 grudnia 1903 r. we wsi Lisiny, powiat Tuchola. Tamże uczęszczał do szkoły ludowej, po ukończeniu której przebywał w domu, pracując w gospodarstwie rolnym rodziców (1916—1918). W latach 1926—1928 ukończył na kursach wieczorowych 6 klas gimnazjum matematyczno - przyrodniczego w Grudziądzu. Brał czynny udział w Powstaniu Wielkopolskim (w partyzanckiej organizacji wojskowej w Borach Tucholskich — 1918—1919).

W 1925 r. został powołany do wojska polskiego i skierowany do 64 pułku piechoty w Grudziądzu. Tamże skończył szkołę podoficerską i szkołę podoficerów zawodowych, w stopniu plut. (1927). W 1928 r. został przeniesiony do szkoły strzelania i bombardowania w Grudziądzu (przemianowana w 1930 r. na wyższą szkołę pilotażu). W 1929 r. przeszedł do Centralnej Szkoły Podoficerów Zawodowych Lotnictwa w Bydgoszczy, którą ukończył rok później, z tytułem młodszego majstra wojskowego. Po szkole wrócił z powrotem do wyższej szkoły pilotażu (przeniesionej w kwietniu 1939 r. z Grudziądza do Ułęża), w której pełnił służbę aż do wybuchu wojny; w 1936 r. zdał eg-

Augustyn Gwizdała

zamin na majstra wojskowego i awansował do stopnia sierżanta, pełniąc funkcję mechanika lotniczego, a potem szefa plutonu ślepego pilotażu.

Z chwilą wybuchu wojny w 1939 r. awansował do st. sierżanta i wraz ze szkołą został ewakuowany na wschód, gdzie w Dubnie jego oddział został rozbrojony, a żołnierze zwolnieni do domu. W drodze powrotnej, wraz z innymi, dołączył do oddziału armii polskiej znajdującej się pod dowództwem gen. Kleberga; wraz z tym oddziałem wziął udział w bitwie o Kock. Po kapitulacji, ok. 20 października, powrócił na własną rękę do rodziny do Ułęża. W latach 1940—1944 pracował w szkole rolniczej w Dęblinie.

Po wyzwoleniu, w sierpniu 1944 r., wstąpił ochotniczo do odrodzonego wojska polskiego; we wrześniu 1945 r. przeniósł się do Grudziądza, gdzie w marcu 1946 r. został zdemobilizowany. Zaraz potem rozpoczął pracę w Aeroklubie Grudziądzkim na lotnisku w Lisich Kątach, gdzie początkowo pełnił funkcję mechanika lotniczego, a od 1949 r. — szefa technicznego w czynnej już wówczas Wyczynowej Szkole Szybowcowej Lisie Kąty. Na tym stanowisku pracuje nieprzerwanie aż do chwili obecnej. W tym czasie prowadził wielokrotnie wykłady dla kadry technicznej Ligi Lotniczej, LPŻ i APRL na różnego rodzaju kursach szkoleniowych. W 1952 r. ukończył techniczną szkołę lotniczą Ligi Lotniczej w Mrągowie, z dyplomem starszego technika lotniczego. W pierwszym okresie po wojnie udzielał czynnej pomocy technicznej dla nowo organizujących się aeroklubów w Bydgoszczy, Inowrocławiu i Toruniu. Od 1950 r. do dziś jest członkiem terenowej komisji badań wypadków lotniczych. W swej karierze mechanika i technika lotniczego przeprowadził remonty ponad 100 samolotów i ponad 100 szybowców różnego typu oraz sprzętu pomocniczego. Od 1962 r. jest członkiem Klubu Seniorów Lotnictwa APRL.

Posiada uprawnienia mechanika samolotowego II klasy i mechanika szybowcowego I i II klasy.

Otrzymał następujące odznaczenia i odznaki: Srebrny Krzyż Zasługi (1958), Krzyż Powstania Wielkopolskiego (1954), Brązowy Krzyż Zasługi (1956), Medal X-lecia (1938) i Odznakę Grunwaldzką.

(j r. k.).

## ZYGMUNT SKÓRA

URODZIŁ się 22 września 1917 r. w Warszawie. Po ukończeniu szkoły podstawowej rozpoczyna w 1933 r. pracę w Aeroklubie Warszawskim, w charakterze pomocnika mechanika. W latach 1932—1934 uczęszcza do trzyletniej Wieczorowej Szkoły Rzemieślniczej im. Konarskiego (dział mechaniczno - lotniczy) w Warszawie, nie przestając pracować w AW. Po ukończeniu szkoły pracuje jako mechanik lotniczy — nadal w Aeroklubie Warszawskim, aż do wybuchu II wojny światowej.

W latach 1932—1937 miejscem jego pracy na lotnisku Mokotów jest hangar od strony ulicy Wawelskiej. W latach 1937—1939 pracuje w hangarze od strony ulicy Rakowieckiej, zwanym „Cidną".

W całym tym okresie pracuje przy samolotach: Hanriot XIX, Morane, Bartel, RWD-4, —5, —6, —7, —8, —10, —13, —17, —21, PWS-26, Moth, Sido-1 i innych. Dokonuje przeglądów startowych wielu samolotów, w tym i zagranicznych, jakie lądowały w tym czasie na lotnisku Mokotów. Przygotowuje samoloty wielu znanym pilotom, m. in. Bajanowi. Wśród jego towarzyszy pracy znajdują się m. in. Jan Kielan i Jan Michalak.

W okupowanej Warszawie pracuje w Przedsiębiorstwie Robót Budowlanych BOR jako zbrojarz, aż do wybuchu Powstania Warszawskiego. Dnia 22. VII. 1944 r. zostaje wypędzony wraz z rodziną do obozu w Pruszkowie. Stąd, po rozdzieleniu z rodziną, wywieziony do obozu koncentracyjnego w Mauthausen, w którym przebywa do chwili wyzwolenia, tj. do 5 maja 1945 r. Do Polski wraca 1 lipca 1945 r. Wkrótce rozpoczyna pracę w firmie budowlanej SPB w Warszawie.

Od 15 lipca 1946 r. pracuje znów w Aeroklubie Warszawskim, jako mechanik lotniczy. W 1947 r. wchodzi w skład ekipy odbierającej z Göppingen k/Stuttgartu, w Niemczech zachodnich, samoloty z demobilu dla lotnictwa sportowego w Polsce. Były to amerykańskie Pipery.

Od r. 1951 bierze wielokrotnie udział w akcjach opylania lasów (sezonowo).

W r. 1954 ukończył kurs doskonalący dla kadry technicznej w Centrum Wyszkolenia Technicznego LPŻ w Mrągowie, z uprawnieniami starszego technika lotniczego. Później otrzymuje licencję mechanika obsługi naziemnej II klasy.

W okresie powojennym pracuje niemal przy wszystkich samolotach eksploatowanych w polskim lotnictwie sportowym. Współpracuje równocześnie z Centralnym Zespołem Lotnictwa Sanitarnego w Warszawie.

Do chwili obecnej jest pracownikiem Aeroklubu Warszawskiego na lotnisku Gocław. Jest cenionym fachowcem, posiada też liczne pochwały wpisane do akt. Otrzymuje wiele nagród i dyplomów. Odznaczony został Srebrnym Krzyżem Zasługi (1959) i Medalem X-lecia Polski Ludowej (1955).

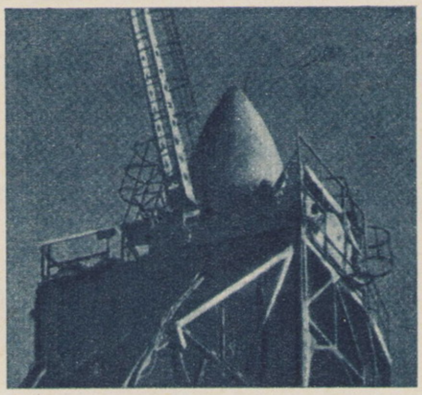
(hek)

Zygmunt Skóra

## PRZED STARTEM

**W nrze 85 „Komsomolskiej Prawdy" ukazało się ciekawe zdjęcie stanowiska startowego radzieckich rakiet kosmicznych, wynoszących statki typu „Wostok" i „Woschod" na orbitę Ziemi. Wyraźnie widoczny jest na zdjęciu czub rakiety, zawierający kabinę statku kosmicznego.**

**Foto: „Komsomolskaja Prawda"**



## NASI KONKURENCI NA X SMŚ

WORLD GLIDING CHAMPIONSHIPS 1965

Do najgroźniejszych konkurentów polskich szybowników należeli na kilku już z rzędu mistrzostwach świata piloci NRF. Przygotowania do X SMS — już od jesieni ubiegłego roku mają intensywny charakter. Dysponujący dobrym rozeznaniem terenu, dobrym sprzętem i dużym doświadczeniem zawodniczym (vide wyniki dotychczasowych SMŚ) piloci NRF będą, obok gospodarzy, chyba najtrudniejszymi dla nas przeciwnikami na mistrzostwach świata.

Latające orchidee, na których szybownicy NRF planują start w Anglii, to pojedyncze egzemplarze zbudowane przy dużym wykorzystaniu tworzyw sztucznych i bez liczenia się z kosztami. Najstarsza z pięciu maszyn i najprostsza bodaj — HKS-3 kosztowała w produkcji seryjnej około 10 000 dolarów! Także w NRF jest dyskutowany problem przydatności spadochronika ogonowego. Zastosowany on jest na BS-1, ale z uwagi na zmniejszenie wysokości krytycznej i lądowanie w terenach przygodnych, na najnowszym szybowcu D-36 zastosowano nowy typ klap hamulcowych. Przy angielskiej pogodzie należy się spodziewać — twierdzą piloci NRF — wielu lądowań przymusowych, a znając angielskie niewielkie ogrodzone łączki dobieg powinien być możliwie krótki.

Na mistrzostwach świata NRF będą reprezentowali: Heinz Huth, Rolf Spänig, Rolf Kuntz, Rudolf Lindner. Heinz Huth planuje start na zmodernizowanym Ka-6, dobrze dostosowanym do słabych warunków. Na szybowcu tym miał on — jak wiemy — największe sukcesy. Rolf Spänig ma latać na D-36. Jest w ten typ bardzo wlatany. Małe opadanie i specjalne klapy czynią tę maszynę bardzo użyteczną w słabych warunkach, nieco trudniejsze może być lądowanie w terenie. Rolf Kuntz nie jest jeszcze zdecydowany — skłania się raczej do HKS-3, na którym lata od wielu lat i zna jego zalety przy „angielskiej" pogodzie. Jest możliwe, że weźmie SB-5 lub BS-1, o ile zostanie budowa tegoż w porę zakończona. Rudolf Lindner będzie latał na „Phoebusie". Zapoznał się z nim stosunkowo niedawno w czasie mistrzostw. Dobre hamulce pozwalają na lądowanie na polu w granicach 80 m.

W lotniczych pismach zachodnioniemieckich przy omawianiu przygotowań do mistrzostw świata dominuje przystosowanie do „słabych wznoszeń" — w tym kierunku idzie przygotowanie sprzętu. Dobór pilotów został dokonany na podstawie trzech ostatnich mistrzostw krajowych (70% punktów z ostatnich i po 15% z poprzednich). Brak jest natomiast danych o sposobie treningu pilotów.

## REKORDY ŚWIATOWE

Poniżej podajemy wykaz aktualnych światowych rekordów lotniczych (tzw. absolutnych).

**Odległość w linii prostej**
C. P. Evely, USA, samolot B-52, trasa Okinawa — Madryt, 10—11.I.62 — 20 168,78 km.

**Odległość na trasie zamkniętej**
W.M. Stevenson, USA, samolot B-52, trasa Seymour Johnson — Bermuda — Grenlandia — Alaska — March Key West — Seymour Johnson, 6—7 VI.62 — 18 245,05 km.

**Wysokość**
R. M. White, USA, samolot X-15-3, w Edwards, 17.VII.62 — 95 935,99 m.

**Wysokość w locie atmosferycznym**
P. Ostapienko, ZSRR, samolot E-166, na bazie Żukowski — Pietrowskoje, 11.IX.62 — 22 670 m.

**Prędkość na bazie**
G. Mosołow, ZSRR, samolot E-166, na bazie Podmoskownoje, 7.VII.62 — 2 681 km/h.

**Prędkość na trasie zamkniętej**
A. Fiedotow, ZSRR, samolot w układzie „delty", trasa Sidorowo — Jeszino — Wierja — Kakuszewo — Wiśniakowo — Sidorowo, 7.X.61 — 2 401 km/h. (z)

## KTO LATA W USA?

**Ciekawe** zestawienie na temat lotnictwa amerykańskiego zamieściła prasa francuska. Wynika z niego, że w USA ogółem było w roku 1964 — 378 700 pilotów cywilnych (sportowych, turystycznych, komunikacyjnych, szkolących się itp.). Z tej liczby — 7 147 pilotów było w wieku lat 16—19 34 857 w wieku lat 20—24, 47 990 w wieku lat 25—29, 62 747 w wieku lat 30—34, 65 762 w wieku lat 35—39, 73076 w wieku lat 40—44, 45 388 w wieku lat 45—49, 22 868 w wieku lat 50—54, 11 613, w wieku lat 55—59 i 7 252 w wieku lat 60.

Największy procent, bo 19 proc. było pilotów w wieku lat 40—44, a więc nie najmłodszym. W grupie uczących się latania największy procent (22 proc.) było pilotów w wieku lat 20—24. W grupie pilotów komunikacyjnych największy procent (27 proc.) stanowili piloci w wieku lat 40—44. Ciekawostkę stanowi fakt, iż w grupie pilotów szybowcowych aż 22 proc. stanowią piloci w wieku lat 40—44. Jest to największy procent, ale łatwo wytłumaczalny w warunkach amerykańskich: latać aktywnie mogą tam tylko ci, którzy mają własne szybowce, a więc ludzie majętni (tym samym w wieku dojrzałym). Jeśli chodzi o instruktorów, to wiek 40—44 lata też ma do nich największe szczęście — ludzie w tym wieku stanowią największy procent (27 proc.).

(z)

## W TELEGRAFICZNYM SKRÓCIE

● **Rząd** premiera Wilsona podjął decyzję anulowania ciążącego na państwowym brytyjskim towarzystwie komunikacji lotnicznej BOAC długu w wysokości około 30 mln funtów. Decyzja ta oznacza, że zlikwidowane zostały wszelkie pochodzące z lat poprzednich należności ciążące na tym towarzystwie. BOAC, założone w r. 1939, eksploatuje niektóre mało rentowne szlaki lotnicze, łączące W. Brytanię z krajami Wspólnoty Brytyjskiej. Dyrekcja BOAC zakupiła ostatnio szereg samolotów odrzutowych produkcji angielskiej, a nie zagranicznej.

● **Największy** na Ukrainie i jeden z największych w ZSRR portów lotniczych zbudowano na przedmieściu Kijowa — Boryspolu. Port posiada piękny dworzec pasażerski o powierzchni 18 tys. metrów kwadratowych. Port jest w stanie obsłużyć 1 600 pasażerów w ciągu godziny.

● **Bułgarskie** linie lotnicze TABSO przewiozły w r. ub. aż 425 tys. pasażerów. Linie wykazują wysoką rentowność. W r. ub. TABSO wygospodarowało zysk w wysokości 910 tys. lewów, z czego 624 tys. lewów stanowił zysk w obcej walucie. W związku z tym TABSO zrzekło się zaplanowanej dotacji rządowej w wysokości 116 tys. lewów.

● **Na podstawie** wyników osiągniętych na III Mistrzostwach Świata w Akrobacji Samolotowej oraz na XI Mistrzostwach ZSRR — komitet samolotowy Federacji Sportu Lotniczego ZSRR opublikował listę 10-ciu najlepszych pilotów samolotowych Związku Radzieckiego za rok 1964, wśród mężczyzn i wśród kobiet.

**Mężczyźni:** 1. W. Martemianow (Kemerowo), 2. W. Poczernin (Orzeł), 3. W. Owsiankin (Mińsk), 4. W. Boczarow (Moskwa), 5. A. Pimienow (Nowosybirsk), 6. O. Pawieliew (Riazań), 7. B. Sołowiew (Moskwa), 8. A. Kuzjuberdin (Armawir), 9. W. Piskunow (Wołgograd), 10. W. Konstantinow (Moskwa).

**Kobiety:** 1. R. Szichina, 2. E. Turkina, 3. Ł. Wasiliewa, 4. G. Korczuganowa, 5. M. Kirsanowa, 6. T. Kurnosienkowa (wszystkie z Moskwy), 7. E. Martowa (Kostroma), 8. I. Filippowa (Moskwa), 9. W. Grigoriewa (Kemerowo), 10. Ł. Zajcewa (Kostroma).

(z)

## Spadochroniarstwo

Pod koniec stycznia br. w jednym z numerów „Sowietskogo Patriota" (Organ Centralnego Komitetu DOSAAF ZSRR) ukazał się artykuł przewodniczącego wszechzwiązkowego Komitetu Spadochronowego I. Lisowa pod tytułem „Spadochroniarze winni zdobywać nowe wysokości". Nawiązując do tego artykułu zabierają głos na łamach tej samej gazety czołowi członkowie sekcji spadochronowej z Karagandy.

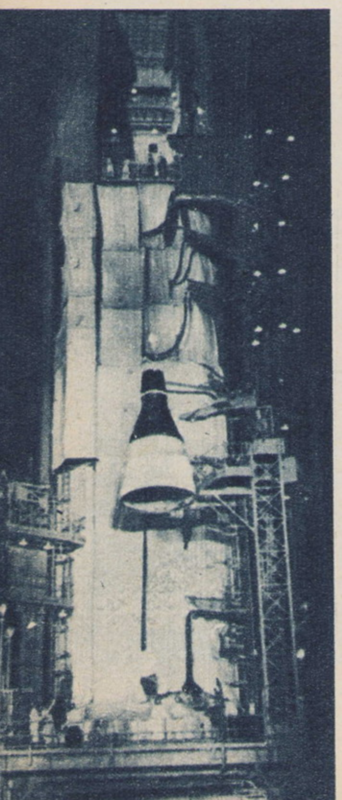
W artykule „Słowo sportowców spadochronowych" autorzy stwierdzają, iż coraz większą rolę w sporcie spadochronowym odgrywa technika. Zdarza się też, że i ta technika bywa złośliwa w stosunku do spadochroniarzy. W związku z tym wysuwają propozycję, aby organizacje lotnicze miały prawo przeprowadzać doświadczenia z niektórymi typami spadochronów. Uważają także, iż należałoby w prasie ogłaszać konkursy na nowe spadochrony.

Z kolei dla przykładu przypominają, iż skoczkowie Karagandy opracowali wiele wniosków dotyczących modernizacji spadochronu T-2 wraz z obliczeniami. Podobną pracę wykonują również sportowcy w innych klubach.

Inne zagadnienie, które zajmuje uwagę autorów artykułu, to sprawa trenerów i sędziów. Uważają, iż należy wybierać trenerów spośród sportowców wykazujących się pierwszorzędnie opanowaną techniką skoku i akrobacji. Tacy właśnie sportowcy, po dodatkowym przygotowaniu z teorii, metodyki i praktyki w szkoleniu, mogliby śmiało prowadzić pracę trenerską. Widzą również pewne niedokładności w pracy komisji sędziowskich, przede wszystkim przy ocenie figur akrobacji. Ich zdaniem należałoby wprowadzić jakieś dobre przyrządy optyczne umożliwiające dokładną ocenę wykonywanych figur.

Nie zgadzają się z propozycją I. Lisowa, aby mistrzostwa organizować w grupach A i B. Uważają, iż skoczek, który dobrze skacze ze spadochronem T-2, nie jest gorszy od tego, który zaczyna skoki ze spadochronem T-4. Są przekonani, iż podział zawodników na dwie grupy dla podniesienia poziomu zawodów niczego nie rozwiąże.

Nawiązując do rekordów spadochronowych są zdania, iż stawianie wniosku na komisji FAI, aby rekordy ustanawiać jedynie na zawodach względnie mistrzostwach, jest niezbyt słuszne. (m)



## HISTORIA BLIŹNIĄT 2

Przednia część statku podzielona jest na dwie sekcje. W górnej, która ma osobną przegrodę, znajduje się radiolokator i mały spadochron. W dolnej, o objętości 0,25 $m^3$, umieszczono główny spadochron (w przyszłości tutaj mieścić się będzie nadmuchiwane skrzydło elastyczne). Konstrukcja pierwszego bloku sporządzona jest z tytanu, z wyjątkiem cienkiego pokrycia ochronnego wykonanego z berylu. Blok półskorupowy ma 10 podłużnic i 4 wręgi pokryte obustronnie. Grubość blach zewnętrznych pokrycia 0,8 mm. Łączenia spawane. Blachy berylowe połączone są w ten sposób, aby poszczególne płytki pokrycia mogły rozszerzać się i kurczyć pod wpływem wysokich i niskich temperatur. Między blachami umieszczono warstwę materiału izolacyjnego.

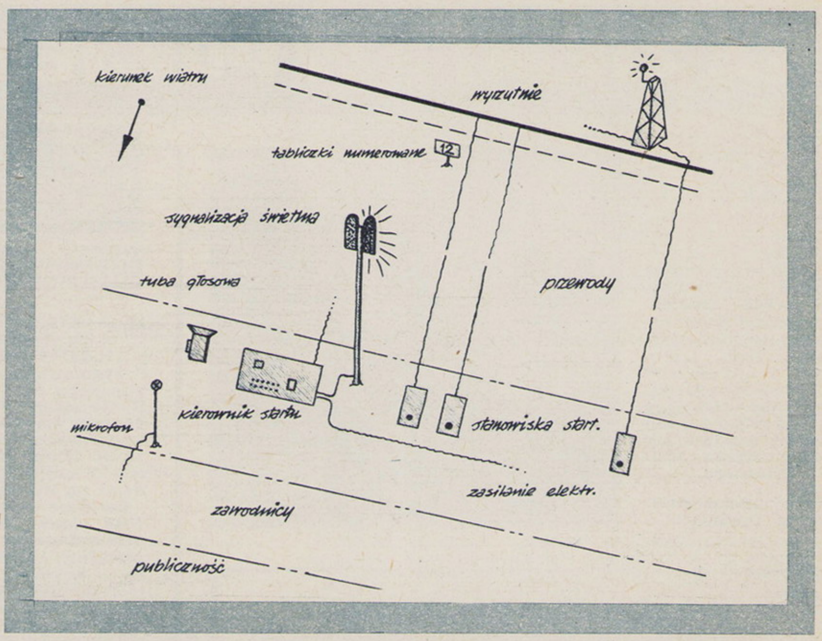
Następna część przedniego bloku ma kształt cylindryczny, średnicę 0,97 m i długość 0,46 m. Tu mieści się wyposażenie — system kierowania statkiem, działający tylko przy wejściu w atmosferę ziemską. W tejże części znajdzie się kulisty zbiornik z azotem, gazem, który posłuży do napełnienia skrzydła elastycznego.

System sterowania statkiem, wspomniany wyżej, składa się z dwóch połączonych pierścieni, utrzymujących po osiem małych silników odrzutowych o ciągu 11 kG każdy. Osiem silników umieszczono na pierścieniu parami, przy czym każda para ma dysze wylotowe skierowane w strony przeciwne. Cztery pary silników ustawione są w ten sposób, że jedna dysza skręcona jest o 90 stopni w stosunku do drugiej. W celu wywołania odpowiedniego momentu włączane są dwa silniki umieszczone parami. Na przykład dla wywołania pochylenia statku włącza się tylko silniki, których wektor ciągu biegnie zgodnie z ruchem wskazówek zegara. Przy sterowaniu kierunkowym włącza się pary silników, w których jeden ma ciąg skierowany zgodnie z ruchem wskazówki zegara, a drugi w stronę przeciwną. Wektor ciągu każdego silnika skierowany jest stycznie do kręgu — pierścienia utrzymującego silniki. Zbiorniki paliwa płynnego dla małych silników kierujących wykonane są jako elestyczne balony umieszczone w cylindrycznych pojemnikach tytanowych. Silniki zasilane są dwuskładnikowym paliwem, które wypływa ze zbiorników pod wpływem ciśnienia gazu (azotu) umieszczonego w kulistym zbiorniku. Ciśnienie gazu w zbiorniku 210 kG/$cm^2$.

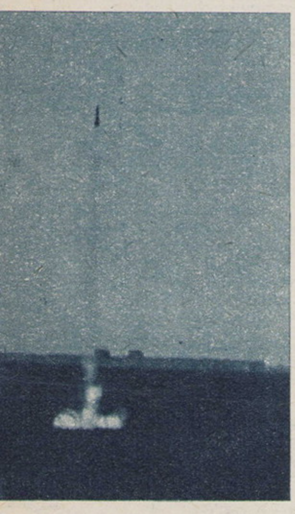
Oba składniki paliwa, łącząc się w komorze spalania, ulegają samozapaleniu. Normalnie system sterowania uruchamiany jest na pięć minut przed rozpoczęciem wejścia w atmosferę. Uruchomienie jest automatyczne, sterowane sygnałami urządzenia liczącego (związanego z systemem bezwładnościowego sterowania), ponieważ ręczne uruchomienie byłoby utrudnione w warunkach silnych przeciążeń działających przy wejściu w atmosferę. Konstrukcja omówionej części identyczna jak w pierwszej.

Blok załogi ma kształt stożka uciętego, którego wysokość wynosi 1,9 m, średnica podstawy 2,3 m, a średnica górnej ścianki 0,97 m. Umieszczona wewnątrz hermetyzowana kabina ma kształt niesymetryczny, przypominający stępiony klin.

(cdn)




# IV OGÓLNOPOLSKIE ZAWODY MODELI RAKIET



Po raz czwarty Aeroklub Krakowski zorganizował zawody małych rakiet, które w tym roku odbyły się w dniach 9—11 kwietnia na dawnym lotnisku rakowickim.

Każdy, kto miał możność uczestniczenia w zawodach, zwrócić musiał uwagę na świetną organizację startu: rozmieszczenie standardowych wyrzutni metalowych, sygnalizację świetlną, estetyczną dekorację, łącznie z pomysłowym plakatem... jednym słowem na to wszystko, o czym kiedyś pisaliśmy dość krytycznie po obejrzeniu poprzednich imprez tego rodzaju.

Wzorowe zagospodarowanie startu, z ładnym stołem kierownika włącznie, ułatwiało na pewno prowadzenie zawodów, a co młodsi z podziwem spoglądali na sygnalizację świetlną, chyba taką zupełnie jak w Bajkonurze. Światło zielone — droga wolna, czerwone — start!

Schemat startu podano na osobnym rysunku, ku pamięci i uwadze organizatorom podobnych terenowych imprez. Dodać trzeba, że na linii było aż 17 wyrzutni, całkowicie opracowanych i wykonanych przez DOR.

80 zawodników, z czego 45 juniorów i 35 seniorów, wykonało w ciągu dwóch dni zawodów przeszło 200 startów swoimi modelami, nie licząc lotów pokazowych w dniu 11 kwietnia. Tu wypada stwierdzić, że zawodnicy tegorocznej imprezy rakietowej nie mieli lekkiego startu. Silny i chłodny wiatr utrudniał pobyt na lotnisku i na pewno miał jakiś wpływ na słabe stosunkowo wyniki.

Trudno jednak posądzać tak zwaną potocznie „pogodę" o wyłączny wpływ na wyniki. Chyba i słabo opracowane modele, a szczególnie brak dobrych, fabrycznych silników — to najgłówniejsze przyczyny naszych niepowodzeń. Piszę — naszych, bo powiodło się tym razem gościom z Czechosłowacji, którzy w sześcioosobowej ekipie uczestniczyli w zawodach i odnieśli sukcesy zarówno indywidualne jak i zespołowe. Zwycięstwo ich nie było przypadkowe. Doświadczeni instruktorzy modelarstwa rakietowego, w większości technicy z zawodu, przywieźli dobrze przygotowane modele i solidne baterie silników fabrycznej produkcji. Ekipa z ČSRS wzbudziła duże zainteresowanie naszych modelarzy, a ich sportowa postawa, koleżeńskość i uczynność może być tylko wzorem dla wszystkich. Chętnie dzielili się doświadczeniami z młodszymi kolegami na starcie. Wielokrotnie także „pożyczali" swoje ładunki paliwa polskim modelarzom.

Obserwując przebieg poszczególnych konkurencji trzeba stwierdzić, że IV zawody były pierwszym udanym startem rakietoplanów. W roku ubiegłym, co prawda, demonstrowano kilka modeli tego rodzaju, ale loty ich były raczej symboliczne. Natomiast w roku bieżącym można było zobaczyć nie tylko ciekawe konstrukcje ale i wspaniałe loty trwające ponad dwie minuty. W kategorii rakietoplanów startowało 16 zawodników, z czego tylko dwóch nie zostało sklasyfikowanych.

Zainteresowanym tą wielce obiecującą kategorią podajemy szkic modelu opracowanego przez Otakara Saffk'a, jednego z wybitnych czechosłowackich konstruktorów małych rakiet, który był naszym gościem w Krakowie. Konstrukcja skrzydeł i usterzenia — balsowa. Kadłub — rura kartonowa. Po ustaniu pracy silnika ster wysokości zostaje ściągnięty dwoma linkami do góry, dzięki czemu rakietoplan uzyskuje odpowiedni kąt natarcia umożliwiający poprawny lot ślizgowy. Model rakietoplanu startuje pionowo z wyrzutni (Czesi przy tym wykorzystywali wyrzutnię prętową, a model miał dwa zaczepy rurkowe) i w końcu aktywnego odcinka toru przechodzi do lotu ślizgowego, najczęściej wykonując zakręty w jedną, ustaloną przed lotem stronę.

Wśród naszych modeli przeważały konstrukcje balsowe i styropianowe. Niestety, te ostatnie wykonane były zupełnie bez znajomości właściwości i technologii tego lekkiego materiału. Brak dobrych modeli zarówno w tej jak i pozostałych kategoriach, szczególnie w grupach juniorów, spowodowany został między innymi niedostatkiem planów wypróbowanych konstrukcji.

Do ciekawych wniosków może doprowadzić odczytanie wyników zespołowych. Tutaj znowu nie było przypadku. Dobrze pracujące ośrodki małego rakietnictwa z Aeroklubów: — Toruńskiego, Szczecińskiego i Rzeszowskiego potwierdziły od dawna znaną tezę, że wyniki same nie przychodzą, o ile nie zostaną poparte wytrwałą pracą. Ale trzeba było widzieć modelarzy z wymienionych ośrodków, z jakim zapałem i poświęceniem obsługiwali swoje rakiety na starcie. Można się spodziewać, że na najbliższej imprezie jeszcze o nich coś usłyszymy.

Podobnie jak w latach ubiegłych, dokonywano pomiaru wysokości metodą geodezyjną, zatrudniając przy tym punkty pomiarowe. Nie zrezygnowano z tej metody, bardzo zresztą pracochłonnej, na korzyść — jak to wielokrotnie proponowaliśmy — pomiaru całkowitego czasu lotu. Metody powszechnie stosowanej na dużych imprezach, zarówno w ZSRR jak i USA. A długo trwające obliczenia, niemożność bezpośredniego informowania zawodników — i publiczności — o wynikach lotów stwarza

**Na zdjęciach: zawodnicy studiują model rakietoplanu (u góry z lewej); start rakiety i ogólny widok stanowisk startowych — na maszcie z prawej widoczne są światła sygnalizacyjne.**

★

**Obok poziomo — Czechosłowak Drbal pokazuje fabryczne silniki rakietowe; wystawa rakiet modelarzy z LOK; przygotowanie przedstartowe rakietoplanu. Widoczna jest konstrukcja DOR-owskiej wyrzutni; rakietoplan Czecha Jelinka na wyrzutni prętowej.**

**Foto: Stanisław Jaśko**

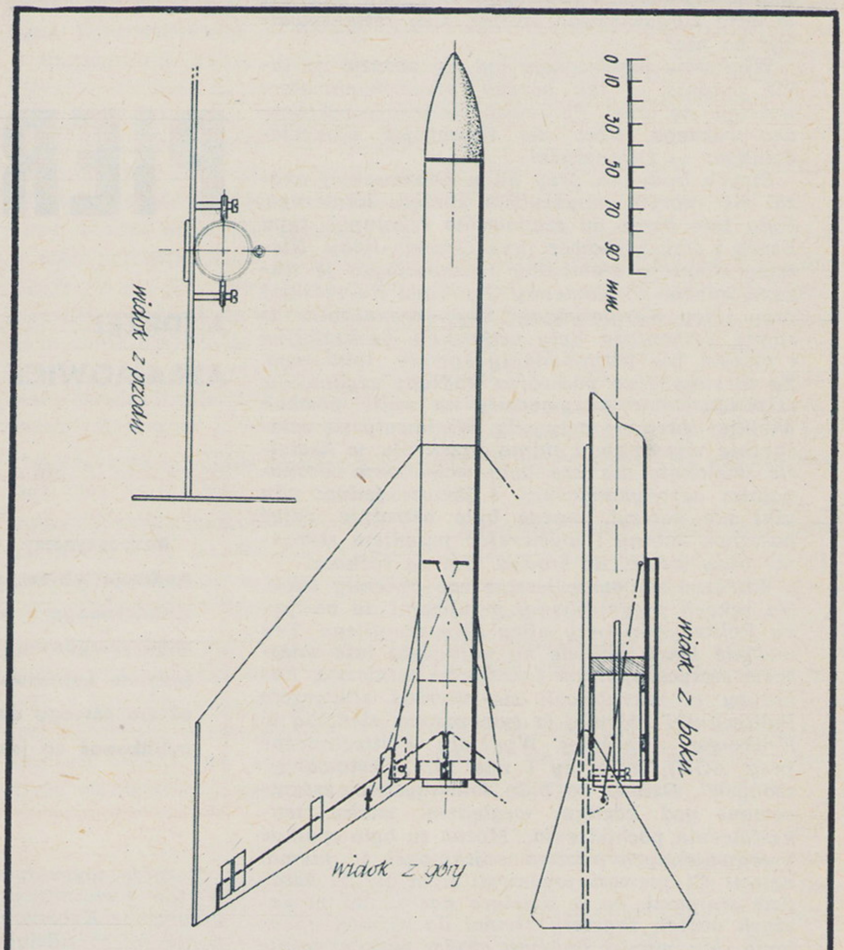
z nowoczesnej imprezy spotkanie trochę zaściankowe. Potwierdzeniem chyba nie odosobnionej opinii może być fakt, iż po zawodach w chwili ogłoszenia wyników komisja była w stanie podać jedynie pięć miejsc zajętych przez juniorów, gdyż na obliczenie 33 pozycji dalszych zabrakło po prostu czasu. Wniosek na przyszłość: trzeba usprawnić system obliczania wyników, co na pewno ułatwi pracę komisji, a w pełni uszczęśliwi zawodników.

Obserwacje poczynione na starcie IV OZMR będą na pewno tematem wielu jeszcze artykułów. Przypuszczać wypada, że zawodnicy i organizatorzy wymienią (za naszym pośrednictwem) swoje doświadczenia jeszcze przed piątym spotkaniem, na pewno znowu w gościnnym Aeroklubie Krakowskim.

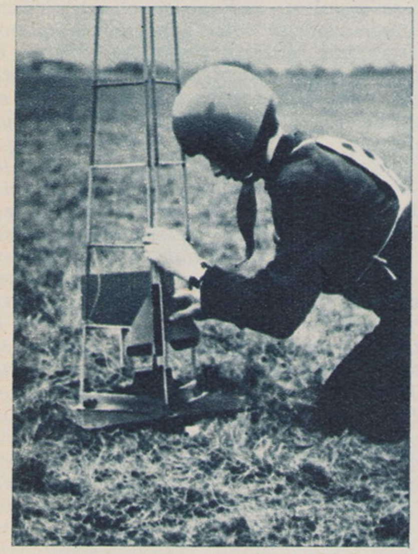
**PAWEŁ ELSZTEIN**

Bardzo udany rakietoplan, konstrukcji zawodnika z Torunia. Wykonanie wzorowe.

O. Saffek — pierwszy z lewej — przygotowuje do startu swoją dwustopniową rakietę.




Rakietoplan konstrukcji O. Saffka.



## NAJLEPSZE WYNIKI ZAWODÓW

**Juniorzy:** 1—2 — Bajda — Kraków — 188 m, Niedzielski — Szczecin, 3 — Wojtczak — Zielona Góra — 186 m, 4 — Suchy — Toruń — 176 m, 5 — Zając — Rzeszów — 175 m, startowało 38 zawodników.

**Seniorzy kat. A:** 1 — Drbal — CSRS — 351 m, 2 — Czernek — Aeroklub Podhalański — 336 m, 3 — Richter — CSRS — 327 m. Startowało 20 zawodników.

**Seniorzy kat. B: 1 — Saffek** — CSRS — 512 m, 2 — Horacek — CSRS — 486 m, 3 — Drbal — 415 m, CSRS, ... 7 — Wilczewski — Gdańsk —292 m, 8 — Franckiewicz — Toruń — 249 m, 9 — Martyński — Rzeszów — 196 m, 10 — Meler — Toruń — 166 m. Startowało 35 zawodników, 8 nie sklasyfikowano.

**Rakietoplany:** 1 — Drbal — CSRS — 2 min 03 sek, 2 — Saffek — CSRS — 1 min 54 sek, 3 — Horacek — CSRS — 1 min 52 sek. Startowało 16 zawodników, 2 nie sklasyfikowano.

**Zespołowo:** 1 — CSRS — 1412 pkt, 2 — Aeroklub Toruński 507 pkt, 3 — Aeroklub Szczeciński 317 pkt, 4 — Aeroklub Rzeszowski 316 pkt, 5 — Aeroklub Gdański i Ziemi Lubuskiej po 292 pkt, 6 — Aeroklub Krakowski 220 pkt, 7 — Aeroklub Podhalański 120 pkt, 8 — Aeroklub Grudziądzki 92 pkt, 9 — Aeroklub Bielsko-Bialski.

Zwycięski zespół czechosłowacki na tle oryginalnego plakatu IV zawodów.

**Z NOTATNIKA PILOTA DOŚWIADCZALNEGO**

# ROK PIERWSZY

**ANDRZEJ ABŁAMOWICZ**

**Rozpoczynamy druk wspomnień inżyniera Andrzeja Abłamowicza, popularnego pilota samolotowego, wielokrotnego rekordzisty międzynarodowego i pilota doświadczalnego Instytutu Lotnictwa. Wspomnienia te dotyczą okresu naszego dwudziestolecia. Będziemy je publikować co jakiś czas.**

*To były niezapomniane dni. Nie było już na ulicach patroli hitlerowskich, nie było strachu przed brutalną przemocą. Nie ustały wprawdzie niektóre wojenne ograniczenia, ale teraz były one czymś normalnym i zrozumiałym, no i przecież istniały w naszym własnym interesie. Polskie flagi, polskie mundury — to był po prostu radosny wstrząs!*

*Już od kilku dni umilkł ogień artyleryjski i tylko wieczorami od czasu do czasu można było usłyszeć w mieście pojedynczy wystrzał karabinowy. W taki styczniowy dzień 1945 roku wybrałem się do centrum Krakowa z zamiarem popływania w krytym basenie. Czysta i ciepła woda była wprost rozkoszna, ludzi niezbyt wielu. Wśród wchodzących mignęła mi znajoma sylwetka. Był to Lucjan Mazurkiewicz, student Akademii Górniczej, przedwojenny szybownik i marynarz z „Zawiszy Czarnego" w jednej osobie. Pływaliśmy teraz razem. Wychodząc z basenu pan Lucek powiedział:*

*— Wiesz, harcerze znaleźli na strychu klasztoru szybowce. Prawdopodobnie uda nam się w lecie zorganizować latanie. Czy reflektowałbyś na nie?*

*Właściwie powinienem był się obrazić za takie pytanie — tak bardzo przecież chciałem nauczyć się latać. Ponieważ chodziło o coś bardzo ważnego, więc nie filozofując odpowiedziałem: — Oczywiście!*

*Strych budynku przy ulicy Łobzowskiej okazał się sporym magazynem sprzętu lotniczego. Było tam około 50 szybowców szkolnych typu Esgeg i trzy szybowce typu Grunau-Baby. Niemałą sensację zrobiliśmy transportując je ulicami miasta do Komendy Chorągwi Harcerskiej przy ulicy Karmelickiej. Szybowce szkolne w stanie demontażu były całkowicie bezkształtne i niczym nie przypominały sprzętu lotniczego. Za to stojące na podwórzu kadłuby szybowców „Grunau-Baby" przywodziły na myśl posmak wielkiej lotniczej przygody. Wydawały się szlachetnie wysmukłe i mimo przekroju w kształcie wielokąta dla nas były wcieleniem doskonałości aerodynamicznej. I jeszcze jedno: gdy nikt nie patrzył, można było ostrożnie zdjąć pokrywę kabiny i wycierając przedtem starannie buty wsiąść do środka. Cóż za rozkosz!*

*Wkrótce szybowce jeszcze raz zmieniły lokal. Na rękach przenieśliśmy je ulicami do budynku Politechniki przy ulicy Straszewskiego. Ten właśnie lokal stał się na najbliższe lata miejscem stałych spotkań fanatyków lotnictwa. Fanatycy ci rekrutowali się spośród studentów Politechniki Śląskiej (z tymczasową siedzibą w Krakowie — później Wydziały Politechniczne przy AGH), harcerzy i nas, tj. „niestowarzyszonych". Dziwne to było towarzystwo, zróżnicowane pod każdym względem: wieku, wykształcenia, pochodzenia... Można tu było spotkać przedwojennych pilotów wojskowych i... niemal dzieci! Ci pierwsi wydawali nam się w zasadzie starcami, bo te dzielące nas 10 lat w naszych oczach urastały niemal do różnicy pokolenia. My młodsi byliśmy chyba przedwcześnie dojrzali i samodzielni, niektórzy może nadmiernie przedsiębiorczy. Nic w tym nie było dziwnego, skoro dorastaliśmy w warunkach okupacyjnych. Wszyscy posiadaliśmy prawdziwie jedną wspólną cechę: chęć latania!*

*W tym to lokalu osiedliła się Sekcja Lotnicza. Tu odbywały się misteria przy szybowcach przygotowywanych do latania. Złote ręce stolarza pana Felusia pracującego do późna w noc, choć oblepione certusem, kauritem czy cellonem, dokazywały cudów, misternie naprawiając uszkodzenia drewnianych konstrukcji, krytych sklejką lub płótnem. I tak wkrótce sprzęt był gotów do ostatecznego montażu. My w tym czasie słuchaliśmy wykładów na teoretycznym kursie szybowcowym. Były one mniej lub bardziej ciekawe, lecz niewątpliwie na ich czoło wysuwała się aerodynamika, przekazywana nam przez inżyniera Kostię z takim zapałem, że wkrótce nabraliśmy niezłomnego przekonania, iż tylko ci, którzy obudzeni wśród nocy gładko wyjaśnią, co to jest liczba Reynoldsa, mają jakie takie szanse wpłynąć na tor lotu szybowca.*

*W tym samym wreszcie lokalu urzędował sztab naszej Sekcji Lotniczej. W tym sztabie, którego prezesem był kolega Nalepa, niewątpliwie na czołowe miejsca wybijali się Borys Puzej i Wanda Rayska-Cieślikowska. Pan Puzej dzięki swojej wyjątkowej energii i uporowi połączonymi z zapałem do latania mógł w zasadzie przeprowadzić i załatwić wszystko. Tę resztę, która przekraczała możliwości p. Puzeja, kończyła z uśmiechem p. Wanda (ba! — ale co to był za uśmiech!).*

*Nawet groźba „małej matury" wiszącej w powietrzu na kształt miecza Damoklesa i konieczność uzupełnienia łaciny, której na tajnych kompletach się nie uczyłem, nie potrafiły mnie odwieść od spędzenia niemal każdego popołudnia przy szybowcach. Te niezliczone godziny i dostarczone przeze mnie przyrządy pokładowe z wraków niemieckich samolotów zadecydowały chyba o tym, że znalazłem się na pierwszej liście kandydatów do szkolenia praktycznego. Nigdy później nie widziałem żadnej innej listy, o której składzie decydowałaby tylko rzeczywista praca i wysiłek włożony w przygotowanie imprezy z pominięciem wszystkich innych względów.*

*I znów wyruszyła kawalkada ze sprzętem. W ten kwietniowy dzień w pierwszej pielgrzymce z Krakowa na teren szybowiska przypadło mi w udziale niesienie „szubienicy" lub raczej jak mówił pan Puzej — chwiejnicy. Te 7 kilometrów drogi dłużyło się niepomiernie i to nie dlatego, że chwiejnica była naprawdę bardzo ciężka, lecz po prostu z niecierpliwości, by jak najprędzej znaleźć się na szybowisku.*

*Trasa prowadziła przez most Dębnicki i wałem nad Wisłą, aż do miejscowości Bodzów. Na terenie tegoż Bodzowa znajdowały się dziwne wzgórza. Wzgórza były dziwne dlatego, że odwrotnie niż to zwykle bywa wydawały się małe, gdy się na nie patrzyło od dołu, zaś ze szczytu stwarzały wrażenie jeśli nie Himalajów, to co najmniej Alp. Wrażenie to potęgowało się jeszcze bardziej, gdy się siedziało na siodełku szybowca czekając na moment startu. Ale droga do takiego lotu nie była ani krótka ani gładka.*

*Gdy wreszcie dotarliśmy na szczyt bodzowskiego wzgórza i złożyliśmy nasz cenny ładunek przed starym fortem, okazało się, że tu już urzęduje kolega Bojanowski — techniczny duch naszej Sekcji Lotniczej. Na jego głowie tkwiła mycka ze skrawków czarnego i białego materiału, a okulary zsuwały się na koniec nosa. Mimo tego, a może właśnie dlatego, montaż pierwszego szybowca postępował naprzód. A było co robić! Kolega Bojanowski z nosem w schematach dyrygował robotą, a my z uczuciem głębokiego szacunku dla jego wiedzy zakładaliśmy sworznie, napinali linki ściągaczami, zapinali zawleczki, by wreszcie przystąpić do ostatecznej regulacji całości tej skomplikowanej konstrukcji, którą był nasz szkolny szybowiec. Ilość linek powodowała, że szybowiec bardziej przypominał druciarnię niż statek powietrzny, dla nas był jednak niezmiennie cudem techniki, a przy tym szczytem naszych marzeń.*

*Mniej wytrwali koledzy „spłynęli" już do domów, gdy montaż szybowca dobiegł końca. Mimo nieobecności któregokolwiek z instruktorów postanowiliśmy popróbować wrażeń, których może dostarczyć chwiejnica. Pierwszy usiadł za sterami kol. Bojanowski. Po nim mnie przypadł w udziale zaszczyt zajęcia miejsca. Ze wzruszeniem usadowiłem się na siodełku, zapiąłem i dociągnąłem pasy, a następnie umieściłem nogi na pedałach orczyka. Prawą ręką, nieco drżącą z emocji, ująłem drążek sterowy. Przede mną roztaczał się rozległy widok ze szczytu Bodzowa.*

*Po kilku nerwowych ruchach sterami zupełnie nieźle utrzymywałem równowagę; sprzyjał temu silny wiatr. Wydawało mi się, że dopiero co usiadłem na siodełku, gdy już następny z kolegów upominał się o swoją kolejkę. Na szczęście jeszcze tego samego dnia, choć już o zmroku, udało mi się jeszcze raz zakosztować trzymania w ręku sterów. Zakotwiczyliśmy nasz szybowiec przed wejściem do fortu i powiedziawszy mu „do widzenia — do jutra" ruszyliśmy piechotą do Krakowa. Przy naszym skarbie pozostali na całą noc dyżurni.*

*Kwietniowa niedziela przywitała nas cudną letnią pogodą, cumulusami i równomiernym wiatrem. Od rana na starcie panował ruch. Latali instruktorzy. Oprócz panów Jasińskiego i Korskiego, którzy byli pilotami samolotowymi, pozostali mieli po prostu przedwojenną kat. „C", zaś pani Wanda i pan Puzej wznieśli się na zawrotne i dla nas niemal niewyobrażalne wyżyny kat. „D".*

*Gdy szybowiec stawał na starcie, zapadała nabożna cisza. Ktoś przy zaczepie czekał w napięciu na zwolnienie linki przytrzymującej szybowiec w miejscu. Do haka z przodu podczepiano liny gumowe i następnie naciągano tę ogromną procę. Instruktor wydawał głośne komendy, dwa szpalery naciągających liny ruszały z miejsca, najpierw powoli, później biegiem... Wreszcie szczękał zaczep i szybowiec ruszał, by po 2— 3 metrowym rozbiegu zacząć majestatyczny lot. I wtedy nie było nikogo, kto by się nie zatrzymał lub nie zamilkł, by w najwyższym podziwie patrzeć na to białe cudo, spokojnie i łagodnie płynące w powietrzu ku lądowisku położonemu u stóp zbocza. Szybowiec po wylądowaniu bezwładnie opierał się skrzydłem o ziemię i wtedy jak na komendę wszyscy ożywiali. Trzeba było zbiec na dół i wytransportować szybowiec z powrotem na szczyt. Słowo „wytransportować" jest chyba dużą przesadą — po prostu trzeba było go w y n i e ś ć na szczyt. Do tego celu służyły tak zwane „zapałki", czyli po prostu drążki metalowe. Czterech delikwentów — po dwóch z każdej strony — unosiło przód szybowca, dwóch chwytając za kratownicę unosiło tył. Jeden cwaniak trzymał skrzydło (to było najlżejsze!) i tak szliśmy po zboczu. To była twarda szkoła, zwłaszcza że nasz „główny instruktor" nie miał zwyczaju cackania się z kandydatami na uczniów, a dwa spośród jego powiedzonek zyskały sobie nieśmiertelną sławę. Pierwsze z nich było stosowane, gdy ciężar niesionego szybowca, zresztą jak gdyby rosnący w funkcji przebytej z nim odległości, wydawał się być ponad siły. Wtedy donośny głos oznajmiał: „...biegiem piciuryniarze, wyprostować się, kolanka do góry i biegiem...". Drugie powiedzonko brzmiało jak memento: „jak się nie podoba, to noga... d... brama!" i było stosowane dla wzmocnienia poczucia dyscypliny.*

*Tym niemniej harmonia zespołu była niemal idealna i każdy wnosił swój wkład w rozruch nauki latania: starsi — doświadczenie i wiadomości, my — mięśnie karmione jedynie zapałem i chyba jednak często nadużywane.*

*Wreszcie i na nas przyszła kolej. Instruktor kazał ustawić jeden z szybowców u podnóża zbocza i któremuś z pilotów dał na próbę do wykonania tak zwany „szur". Pierwszym uczniem miałem być ja, co zawdzięczałem jedynie zastosowaniu kolejności alfabetycznej. Po zajęciu miejsca na siodełku, zapięciu pasów i wysłuchaniu uwag instruktora, byłem zupełnie przygotowany do lotu. Padły sakramentalne słowa:*

*— Pilot gotów?*

*— Gotów — odpowiedziałem, a głos mój zadudnił nienaturalnym echem na napiętym płótnie pokrycia skrzydeł szybowca.*

*— Ogon gotów?*

*— Gotów.*

*— Liny gotowe?*

*— Gotowe.*

*Teraz nastąpiła pauza, która wydała mi się niemożliwie długa. Energiczny głos instruktora zakomenderował:*

*— Naaaciągaaaj!!!*

*Zanim zdążyłem się zorientować w sytuacji, szybowcem energicznie szarpnęło, poszurał 2—3 metry i ciężko oparł się skrzydłem o ziemię, nieco zmieniając kierunek.*

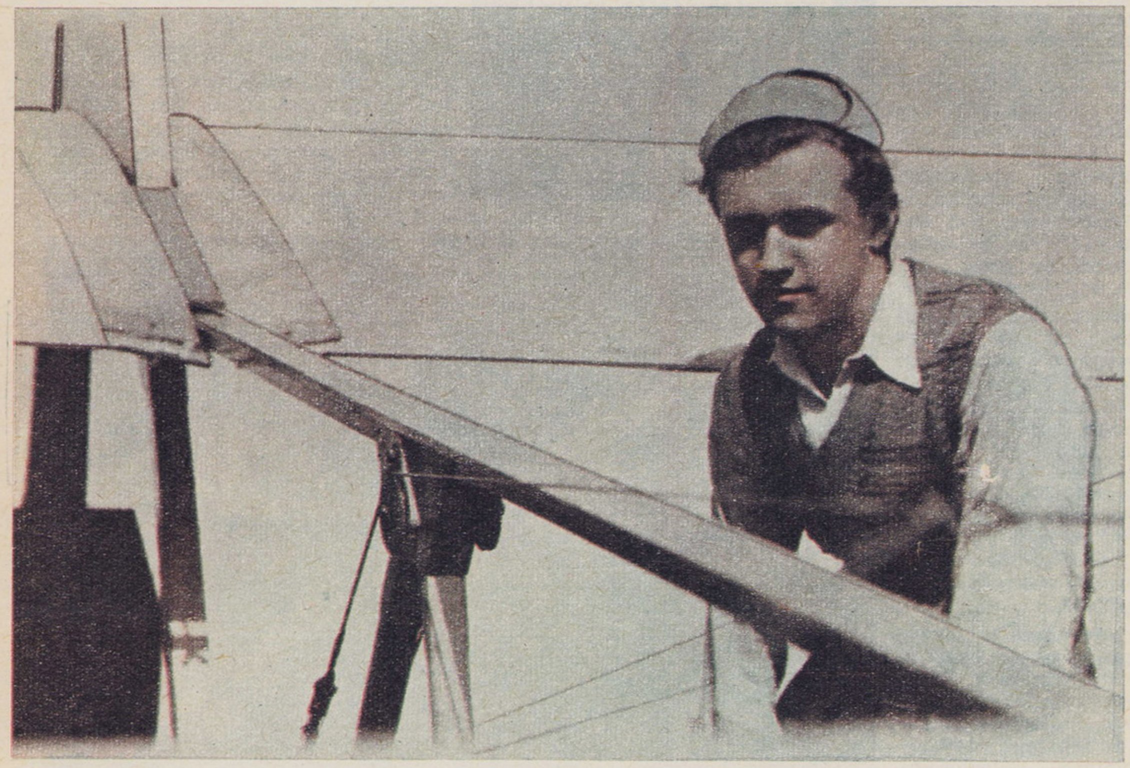
*Sytuacja szybko się wyjaśniła. To jednak „ogon nie był gotów", zaczep „puścił" i stąd niepowodzenie na samym progu lotniczej drogi.*

*Tymczasem wiatr zmienił kierunek i trzeba było maszerować na drugą stronę wzgórza, niosąc oczywiście szybowiec na rękach. Na szczęście incydent z zaczepem już się nie powtórzył i tak wraz z najbliższymi kolegami rozpoczęliśmy tego dnia naukę tego, co w lotnictwie jest najpiękniejsze — l a t a n i a.*

*Oprócz nauki latania dostawaliśmy normalną nie lotniczą „szkołę" podczas noszenia szybowców, naciągania lin i codziennego montażu i demontażu szybowców, które w całości nie mieściły się w pomieszczeniach starego fortu. Osobną szkołą charakterów były nocne dyżury w forcie. Po dniu pełnym wrażeń i ciężkiej fizycznej pracy koledzy rozchodzili się lub rozjeżdżali (na rowerach oczywiście, gdyż „czar czterech — ani nawet dwóch — kółek" nie był jeszcze znany) do domów i zostawało się samemu w starym forcie. Częściowo zdemontowane szybowce opierały się skrzydłami o ziemię, a ciszę przerywały tylko krople wilgoci spadające z pułapu i uderzające o pocellonowane płótno skrzydeł. I wtedy zostawało się sam na sam z marzeniami o lotnictwie, marzeniami jakże niekonkretnymi i dziecinnymi, nie przypuszczając ani nawet przez chwilę, że rzeczywistość może okazać się ciekawsza i bardziej niespodziewana od marzeń.*

*Była niedziela i intensywne loty trwały od samego rana. Po starcie zaczęły krążyć szeptane wiadomości, że następnych dwóch uczniów poleci dziś ze szczytu góry. Tymczasem nadeszła burzka z krótkotrwałym deszczem i kto żyw skrył się pod skrzydła szybowców. Humory dopisywały, stare wygi — piloci sprzed wojny — opowiadali tak porywające przygody, że nam żółtodziobom wypadało tylko słuchać z otwartymi ustami i „kwadratowymi" oczami. Ale minął deszcz i wtedy znienacka instruktor Puzej obwieścił właśnie nam, że będziemy tymi, którzy polecą ze szczytu. My, to znaczy Staszek Wielgus i ja. Opanowała mnie taka radość, że bez zatrzymania wbiegłem na górę i tak się zadyszałem, że nie byłem w stanie odpowiedzieć instruktorce, pani Wandzie, na pytanie, czy jestem gotów do lotu. Ten nadmierny pośpiech kosztował mnie utratę kolejki, wobec czego usiadłem dopiero na siodełko następnego szybowca, podczas gdy Staszek miał już swój „chrzest" i drogę z szybowcem na górę za sobą.*

*Padła komenda „puść", szybowcem silnie szarpnęło i teraz dopiero poczułem n a p r a w d ę, że lecę, że jestem sam w powietrzu. Przez moment miałem uczucie, że wszelki ruch nagle ustał, że szybowiec zawisł nieruchomo. Gdzieś jak gdyby z dali dobiegał tylko równomierny szum linek, pode mną w dole leżały pólka, ścieżki, rowy i miedze — słowem ziemia. Wystarczył jednak jeden ruch sterami, by przyszło wrażenie lotu — tego świadomego, sterowanego lotu. Choć zadanie było bardzo proste, bo ograniczało się do lotu prostoliniowego, to jednak świadomość panowania nad szybowcem była już niewątpliwa, a radość z tego powodu wprost ogromna. Dla mnie był to najciekawszy i najmilszy z lotów, które wykonałem na Bodzowie.*



*Następne loty przyniosły naukę zakrętów. Najpierw z niedużą zmianą kierunku, później takich p r a w d z i w y c h, ze zmianą kierunku o 90°, a nawet 180°. Podczas tych radosnych i pełnych wrażeń dni zawiązywały się nie tylko bliskie znajomości, ale i trwałe przyjaźnie. Mimo tych wszystkich pozytywów, które niósł ze sobą turnus w Bodzowie, wcześniej niżby się można było tego spodziewać Bodzów przestał zaspokajać nasze ambicje. Przed nami roztoczyła się perspektywa wyprawy na Żar. Perspektywa niezwykła i urzekająca, nie tylko dlatego, że Żar był pięknie położony nad jeziorem utworzonym w Dolinie Żywieckiej przez zaporę w Porąbce, a przede wszystkim dlatego, że szczyt jego wznosił się aż 460 m nad poziomem lądowiska i jeszcze dlatego, że nieśmiało zarysowała się nadzieja na uzyskanie „C"-kategorii — jak nam się wtedy wydawało niemal szczytu marzeń realnie możliwych do osiągnięcia w szybownictwie.*

# Z KSIĄŻKĄ LOTNICZĄ POD PACHĄ

**COROCZNIE na terenie całego kraju obchodzimy w miesiącu maju Dni Oświaty, Książki i Prasy. W tym czasie przeprowadzane są różnego rodzaju imprezy o charakterze kulturalno-oświatowym, z których do najbardziej popularnych, cieszących się ogromną frekwencją należą kiermasze książek. Gromadzą one tysiące kibiców — miłośników książek różnej tematyki. Poszukują oni nie tylko pozycji nowych, ale również z ubiegłych lat. Ponadto w tym czasie pragną uzyskać poszukiwane przez nich autografy ulubionych pisarzy.**

Wśród tysięcy książek, jakie zaprezentowane zostaną na tegorocznym kiermaszu warszawskim przed Pałacem Kultury i Nauki w dniach 2, 9 i 16 maja, znajdą się również publikacje niewątpliwie najbliższe sympatykom lotnictwa — książki o tematyce lotniczej: techniczne, szkoleniowe, popularno-naukowe i beletrystyczne.

Obok licznych wydawnictw, które przedstawią czytelnikom swoje książki, na stoiskach warszawskiego kiermaszu będą również Wydawnictwa Komunikacji i Łączności. Sympatyków lotnictwa zaciekawią oczywiście książki tematycznie związane z ich zainteresowaniem. W tym przypadku największą frekwencją będzie się cieszyć dział Redakcji Książek Samochodowych i Lotniczych WKiŁ.

Redakcja ta ma niemały dorobek wydawniczy. Rozpoczęła ona swą działalność w roku 1950, wydając wówczas jedynie dwie książki. W następnym roku — osiem książek. Pełny jej rozwój nastąpił w trzech latach następnych. Dzisiaj dorobek redakcji wynosi blisko 600 tytułów, w tym 40 podręczników o łącznym nakładzie 8 300 000 egzemplarzy. Mimo, iż książek o tematyce lotniczej redakcja wydaje niewiele (roczna produkcja nie przekracza 100 arkuszy wydawniczych) i przeważnie na poziomie średnim i niższym, to jednak są one bardzo poszukiwane na rynku księgarskim. Większość tytułów jest w stosunkowo krótkim czasie wyczerpana. Książki wydawane przez redakcję — to publikacje o lotnictwie sportowym, komunikacyjnym i gospodarczym. Zaznajamiają one z budową i obsługą sprzętu lotniczego, zaznajamiają ze szkoleniem w sporcie szybowcowym, spadochronowym i samolotowym, pomagają w nauce nawigacji, meteorologii, budowie modeli latających.

Ogółem w okresie swojej działalności redakcja wydała 45 książek o tematyce lotniczej. Niektóre z nich będzie można nabyć na kiermaszu książkowym w stoisku Wydawnictw Komunikacji i Łączności.

Współczesny człowiek i cywilizowany świat nie wyobrażają sobie życia bez książki. Ona to otwiera nam przysłowiowe okna na świat wiedzy.

U progu rozpoczynających się Dni Oświaty, Książki i Prasy możemy z dumą stwierdzić, iż w dziedzinie oświaty nastąpiły w naszym kraju rewolucyjne przemiany: władza ludowa zlikwidowała analfabetyzm jako zjawisko masowe. W dziedzinie upowszechnienia książki dokonano rzeczy niezwykłych, bowiem książki klasyków literatury krajowej i zagranicznej trafiły pod strzechy. Prasa dociera do najdalej leżących zakątków naszego kraju.

Również i książka lotnicza zdobyła sobie masowego odbiorcę. Jak nigdy książki o tematyce lotniczej ukazują się w stosunkowo dużych nakładach i szybko są wyprzedane.

W Warszawie sympatycy Janusza Meissnera i Bohdana Arcta będą mogli uzyskać ich autografy. Do zobaczenia na kiermaszu. **(m)**

# WET WEATHER FORMULA

## REGULAMIN SZYBOWCOWYCH MISTRZOSTW ŚWIATA W ROKU 1965

REGULAMIN Szybowcowych Mistrzostw Świata, które odbędą się w South Cerney w Anglii w dniach od 29 maja do 13 czerwca 1965 r. różni się od regulaminów poprzednich Mistrzostw Świata przez to, że w znacznie silniejszym stopniu uwzględnia wpływ warunków meteorologicznych na punktację w każdej konkurencji. Jest to uzasadnione charakterystycznymi warunkami meteorologicznymi, jakie występują na terenie, na którym będą rozgrywane Mistrzostwa. Z tych też względów niektóre odchyłki od Kodeksu Sportowego FAI jakimi cechuje się ten regulamin zostały zaakceptowane przez Komisję Szybowcową FAI zwłaszcza że wprowadzone w nim zmiany odpowiadają wyrażanej powszechnie opinii by nie nagradzać tysiącami punktów nieudanej z punktu widzenia warunków meteorologicznych konkurencji. Wprowadzenie tego rodzaju systemu punktacji (które było również w swoim czasie przedmiotem dyskusji na Komisji Szybowcowej Aeroklubu PRL) wymagało uprzedniej uchwały Komisji Szybowcowej FAI uchylającej postanowienia Kodeksu Sportowego FAI żądające nagradzania każdej konkurencji 1 000-em punktów bez względu na to czy została ona rozegrana według pierwotnych założeń, czy też w następstwie złych warunków meteorologicznych zamieniona np. z konkurencji prędkościowej na przelot po wyznaczonej trasie. Z tych właśnie względów oraz w związku z obawami dotyczącymi angielskich warunków meteorologicznych regulamin ten został w czasie dyskusji jakie odbywały się na Komisji Szybowcowej FAI określony żartobliwą nazwą „Wet weather formula" czyli „Formułą deszczowej pogody".

Regulamin opracowany przez BGA składa się z trzech części, z których pierwsza dotyczy przepisów, druga systemu punktacyjnego a trzecia informacji dla uczestników.

Najciekawszy jest system punktacji, oraz sposób w jaki uwzględniono w nim wpływ warunków meteorologicznych na uzyskaną ilość punktów. Zanim jednak omówimy nowy system punktacji przypomnijmy zasady dotychczas stosowane co pozwoli lepiej ocenić zarówno podobieństwa jak i różnice. Dotychczasowy system punktacji charakteryzowały najlepiej wzory służące do obliczenia ilości punktów przy przelotach prędkościowych. Wzory te miały postać następującą:

$$Pmax = 1000$$

$$P = Pp + Pv = \frac{N - n}{N} \left(\frac{d}{D} - 0{,}2\right) 1250 + \frac{n}{N} \left(\frac{v}{V} - 0{,}5\right) 2000$$

Ten nieco skomplikowany wzór, którym posługiwanie się kosztuje wiele bezsennych nocy komisję sędziowską obliczającą wyniki stanowi matematyczne ujęcie następujących zasad:

1) Maksymalna ilość punktów uzyskanych przez najlepszego zawodnika w każdej konkurencji wynosi 1 000.

2) Ilość punktów uzyskanych przez poszczególnego zawodnika w konkurencji prędkościowej jest sumą punktów uzyskanych za odległość oraz za prędkość jeżeli zawodnik konkurencję ukończył.

3) Podział maksymalnie możliwej do uzyskania ilości punktów a także i ilości punktów uzyskanych przez każdego zawodnika na punkty uzyskiwane za odległość i prędkość zależy od stosunku ilości zawodników, którzy nie ukończyli konkurencji (N—n) do ilości zawodników, którzy wystartowali (N) dla punktów za odległość, oraz od stosunku ilości zawodników którzy ukończyli konkurencję (n) do ilości zawodników, którzy wystartowali (N), dla punktów za prędkość.

4) Każdy z zawodników otrzymuje punkty za odległość oraz za prędkość wprost (liniowo) proporcjonalnie do stosunku uzyskanej odległości do odległości uzyskanej przez najlepszego zawodnika w przelotach odległościowych $\frac{d}{D}$ — względnie do długości wyznaczonej trasy w przelotach prędkościowych (D) oraz punkty za prędkość proporcjonalnie do stosunku uzyskanej prędkości do prędkości najlepszego zawodnika $\frac{v}{V}$ z tym, że odległości poniżej 20% D oraz prędkości poniżej 50% V nie są w ogóle punktowane co ostatecznie wyrażają człony wzoru w postaci

$$\frac{d}{D} - 0{,}2 \quad \text{oraz} \quad \frac{v}{V} - 0{,}5$$

a współczynniki 1 250 oraz 2 000 mają za zadanie zapewnić by suma punktów obliczonych przy pomocy tego wzoru nie przekraczała 1 000 dla najlepszego zawodnika.

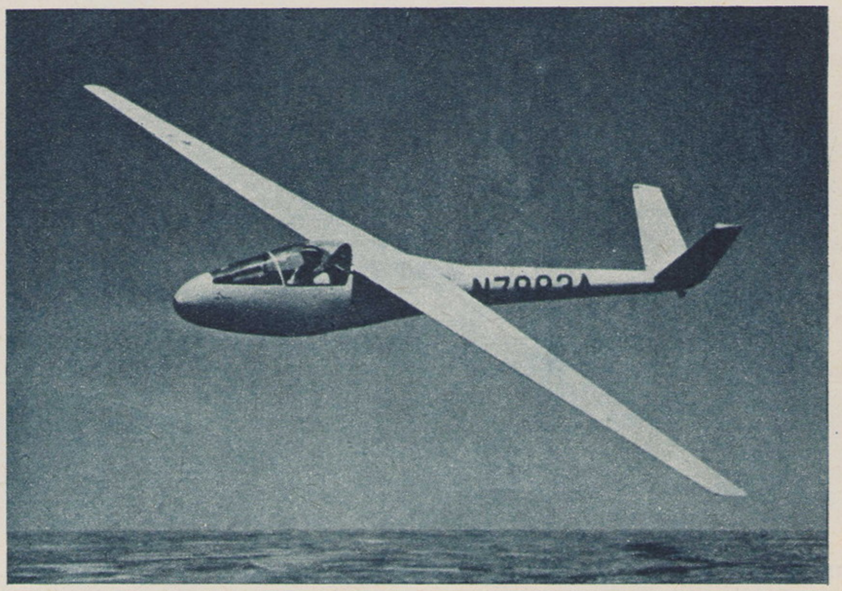
5) Wzory te były uzupełnione dodatkowymi postanowieniami wymagającymi by dla punktowania konkurencji co najmniej dwu pilotów przebyło pewien minimalny dystans wynoszący 50 względnie 100 km oraz by punkty za prędkość były przyznawane, jeżeli co najmniej dwu pilotów ukończyło konkurencję.

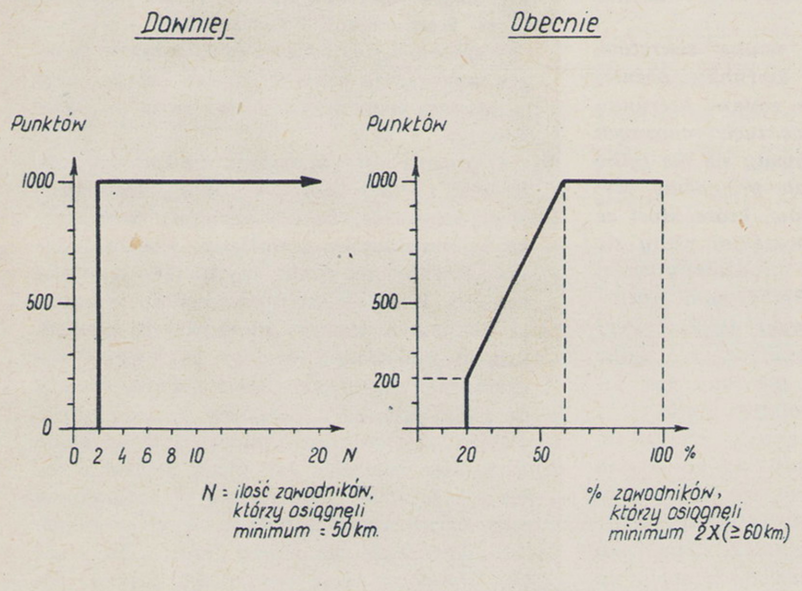
Widzimy więc, że w dotychczasowym systemie również był uwzględniany w pewnej mierze wpływ warunków meteorologicznych oceniany na podstawie wyników uzyskanych przez pilotów w czasie rozgrywania konkurencji, który decydował czy konkurencja w ogóle winna być punktowana względnie punktowana jako prędkościowa bądź też wpływał na podział punktów pomiędzy odległość i prędkość.

W nowym regulaminie ten raczej sportowy niż czysto meteorologiczny sposób oceny warunków w jakich odbyła się konkurencja znalazł zgodnie z wypowiadanymi już od kilku lat życzeniami zawodników jeszcze silniejsze odbicie. By nie komplikować nadmiernie i tak już zbyt skomplikowanych wzorów służących do obliczania wyników wprowadzono pewną nowość polegającą na tym, że wyniki są obliczane nie tylko w punktach jak w starym systemie, lecz najpierw w tzw. markach a potem dopiero wyrażane ostatecznie w punktach. Marki stanowią tzw. punktację pomocniczą. Najlepszy zawodnik uzyskuje w każdej konkurencji prędkościowej 1 000 marek w punktacji pomocniczej, ale te 1000 marek nie zawsze daje 1 000 punktów. W niektórych skrajnych przypadkach tzw. „szczęściarskich" warunków meteorologicznych 1 000 marek przynosi tylko 200 punktów w punktacji ogólnej. Ilość uzyskanych marek jest proporcjonalna do stosunku wyników uzyskanych przez poszczególnego zawodnika do wyników najlepszego zawodnika a ilość punktów jest wprost proporcjonalna do ilości uzyskanych marek przy uwzględnieniu faktu, że maksymalna ilość punktów jaką może uzyskać najlepszy zawodnik nie wynosi w każdej konkurencji 1 000, lecz może być mniejsza jeżeli konkurencja była rozgrywana w „szczęściarskich" warunkach meteorologicznych co jest oceniane i obliczane na podstawie stopnia w jakim zostało zrealizowane zadanie przekroczenia pewnej minimalnej odległości przez pilotów biorących udział w konkurencji. Szczegółowe zasady punktacji przedstawiają się więc następująco:

1) Zostaje ustanowiony pewien dystans minimalny, który w przypadku korzystnego komunikatu meteorologicznego może być zwiększony, a który o ile na odprawie przed konkurencją nie podano większej wartości nie może być mniejszy niż 30 km. Ten dystans minimalny ma dwojakie zastosowanie. Jego podwójna wielkość tj. 2X (a więc co najmniej 60 km lub więcej) służy do oceny czy rozegrana konkurencja w ogóle może być punktowana oraz do ustalenia maksymalnej ilości punktów danego dnia. Konkurencja może być punktowana, jeżeli co najmniej 20% startujących pilotów (a nie tylko dwóch jak dawniej) przekroczyło odległość 2X (tj. 60 km lub więcej). Drugie zastosowanie wartości X polega na tym, że zawodnicy, którzy przekroczyli odległość X są już punktowani począwszy od tej odległości podczas gdy dawniej konieczne było uzyskanie 20% odległości uzyskanej przez najlepszego zawodnika.

2) Maksymalna ilość punktów jaką uzyskuje najlepszy zawodnik w danej konkurencji nie wynosi stale 1 000 lecz może być zmniejszona o ile część zawodników nie zdołała pokonać odległości 2X. Zależność tę, która w regulaminie ujęta jest odpowiednim wzorem matematycznym w sposób nieco zawikłany łatwiej jest objaśnić na wykresie (rys. nr 1). Jeżeli więc powyżej 60% zawodników przekroczyło odległość 2X to maksymalna ilość punktów za konkurencję wynosi 1 000. Jeżeli natomiast w następstwie złych warunków meteorologicznych udało się to mniejszej ilości zawodników niż






Maksymalna ilość punktów za konkurencję.

60%, to maksymalna ilość punktów maleje proporcjonalnie, wreszcie gdy wynosi ona poniżej 20% konkurencja nie może być w ogóle punktowana. Tego rodzaju zasada ma więc zabezpieczyć zawodników przed wpływem niespodziewanych kryzysów warunków meteorologicznych na początkowym odcinku trasy, które by mogły uniemożliwić znaczniejszej części pilotów oderwanie się od lotniska.

3) Przy konkurencjach odległościowych marki za odległość przyznawane są proporcjonalnie do punktowanej odległości, tj. mierzonej od minimalnej odległości X wynoszącej minimum 30 km lub więcej jeżeli podano to na odprawie przed konkurencją w przypadku korzystnego komunikatu meteorologicznego. Punkty za odległość przyznawane są wprost proporcjonalnie do uzyskanych marek przy uwzględnieniu maksymalnej wartości punktów za daną konkurencję. Różnica więc w porównaniu do dawniej stosowanego systemu punktowania polega tu więc w zasadzie na tym, że punktowane minimum wynosi nie 20% najlepszego wyniku lecz tym minimum jest uzyskanie odległości X.

4) Przy konkurencjach prędkościowych maksymalna możliwa do uzyskania ilość marek wynosi 1 000, a odpowiadająca ilość punktów 1 000 lub mniej w przypadku gdy większy procent zawodników nie zdołał przekroczyć odległości 2X (zwanej w regulaminie dystansem kwalifikującym) tak jak to opisano poprzednio. Podział marek (a więc także i punktów) pomiędzy odległość i prędkość zależy podobnie jak i w dotychczas stosowanym systemie punktacji od ilości zawodników którzy ukończyli konkurencję, oparty jest jednak na nieco innych i chyba bardziej sprawiedliwych zasadach. Wyrażając podobnie jak poprzednio nieco zawikłane sformułowania regulaminu przy pomocy prostego wykresu możemy stwierdzić, że obowiązują tu następujące zasady:

1) Jeżeli konkurencję prędkościową ukończyło do 20% startujących zawodników, to ilość marek za prędkość wynosi 200 a za odległość 800 i odpowiednio ilość punktów przypadających do podziału za prędkość wynosi 20% a za odległość 80% maksymalnej ilości punktów przyznawanej za tę konkurencję.

2) Jeżeli konkurencję ukończyło 20—70% zawodników to ilość marek a także i punktów za prędkość wzrasta proporcjonalnie od 20% do 70% a ilość marek względnie punktów za odległość spada proporcjonalnie od 80% do 30%.

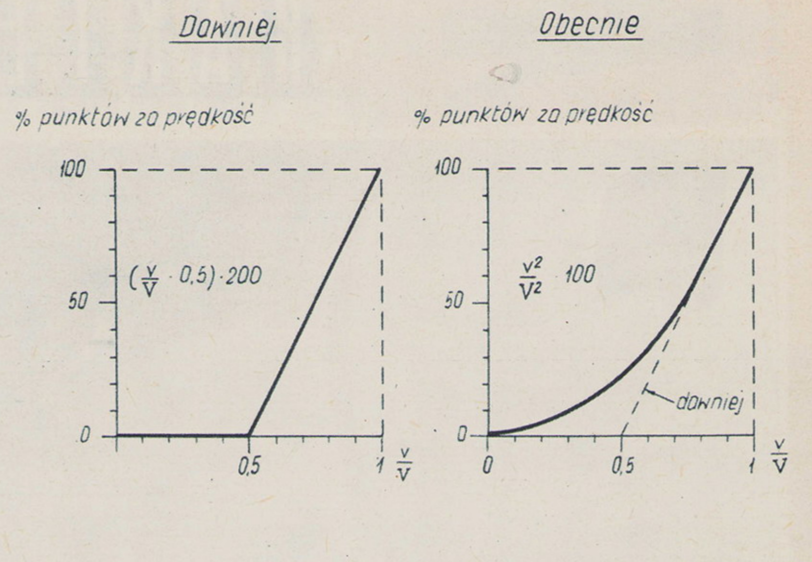
3) Jeżeli konkurencję ukończyło 70%—100% zawodników to za prędkość przypada do podziału 70% marek względnie punktów a za odległość 30%.

4) Marki a zatem i punkty za prędkość dla poszczególnego zawodnika przyznawane są jednak nie wprost proporcjonalnie, lecz proporcjonalnie do stosunku kwadratu prędkości uzyskanej przez danego zawodnika do kwadratu prędkości uzyskanej przez najlepszego zawodnika. Proporcjonalną punktację liniową zastąpiono więc paraboliczną.

Omówione wyżej zasady przedstawia (rys. nr. 2).

Punkty za prędkość przyznawane są wtedy jeżeli przynajmniej jeden a nie jak dawniej dwóch zawodników ukończy konkurencję prędkościową. (Rys. nr 3).

Porównując dawny system punktacji z systemem podanym w regulaminie można stwierdzić, że usuwa on pewne paradoksy, które występowały w dotychczasowym systemie. Tak więc zawodnik, który ukończył konkurencję, otrzymuje punkty zarówno za prędkość jak i za odległość. Wyeliminowany został paradoks polegający na tym, że jeżeli zawodnik osiągnął cel z prędkością mniejszą od 50% prędkości najlepszego zawodnika otrzymywał 0 punktów za prędkość a niekiedy i prawie zero za pokonanie trudnej nieraz trasy. Paraboliczny system punktacji za prędkość nie różni się zbytnio od przyjmowanej uprzednio linii łamanej w punkcie o współrzędnych 0 i 0,5—$\frac{v}{V}$. Wprawdzie punkty za prędkość przyznawane są i wtedy gdy tylko jeden zawodnik



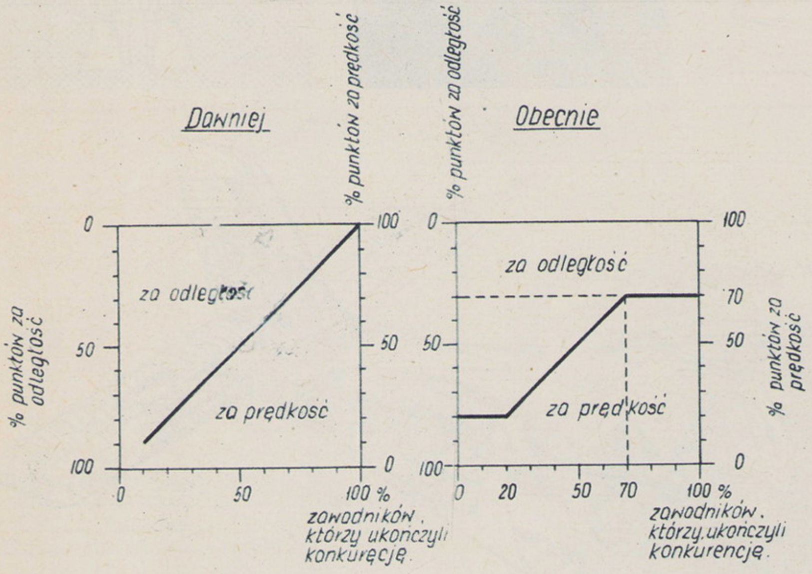

*Podział punktów za prędkość pomiędzy poszczególnych zawodników.*

ukończył konkurencję, ale wynikająca wtedy różnica punktów w stosunku do następnych zawodników nie wynosi 50%, lecz tylko około 30% co ma swoje uzasadnienie, gdyż z jednej strony nie pozbawia zawodnika premii za osiągnięty wynik, z drugiej strony uzyskana nadwyżka punktów uwzględnia, że na tego rodzaju wynik ma pewien wpływ i czynnik szczęścia czy też jeśli tak chcemy to nazwać pecha pozostałych zawodników.

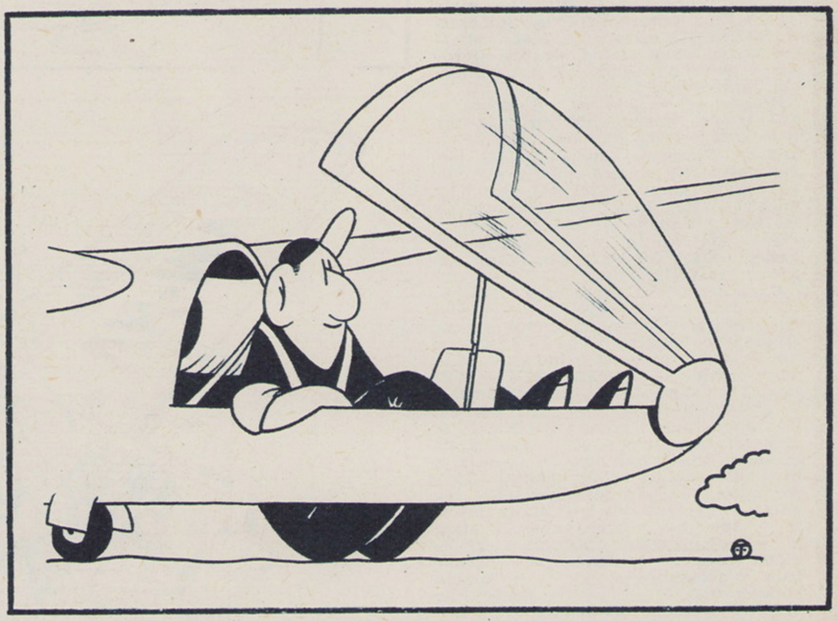
Oceniając ogólnie nowy system punktacji trzeba pamiętać o tym, że mistrzostwa szybowcowe są pewnego rodzaju grą sportową, w której oprócz uzdolnień oraz kwalifikacji zawodnika czynnik szczęścia czy też wyjątkowego pecha może zawsze odgrywać dużą rolę. Pomimo że zdajemy sobie sprawę z tego, że czynników tych nigdy nie da się całkowicie wyeliminować, to jednak słuszne jest ogólne dążenie by wpływ tych czynników możliwie jak najbardziej ograniczyć. Nowy system punktacji wydaje się być dalszym krokiem na tej drodze. Z drugiej strony rzeczywiste różnice pomiędzy dawnym a nowym systemem nie są nadmiernie duże pomimo odrębnego sposobu sformułowania.

Przeglądając jednak sposób sformułowania regulaminu przypomina się pewna stara anegdota podająca, że angielski sposób podejścia do każdego zagadnienia jest nieco inny niż stosowany na kontynencie i to podobno nie dlatego, że Wyspy Brytyjskie są oddzielone od kontynentu kanałem jak zwykle sądzą mieszkańcy pozostałych części Europy, lecz dlatego, że pozostałe części Europy są oddzielone od Wysp Brytyjskich kanałem jak twierdzą Anglicy. Przytaczam tę anegdotę dlatego, że skoro już decydujemy się na udział w Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Anglii, to nie sposób nie brać pod uwagę nie tylko obowiązującego tam lewostronnego ruchu drogowego ale także i nieco odmiennego sposobu myślenia, podejścia do każdego zagadnienia i zwyczajów.

**Mgr inż. Julian Bojanowski**




*Podział punktów pomiędzy prędkość i odległość.*




WYDAWCA:
Wydawnictwa
Komunikacji
i Łączności

Warszawa,
ul. Kazimierzowska 52
tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy i astronautyczny

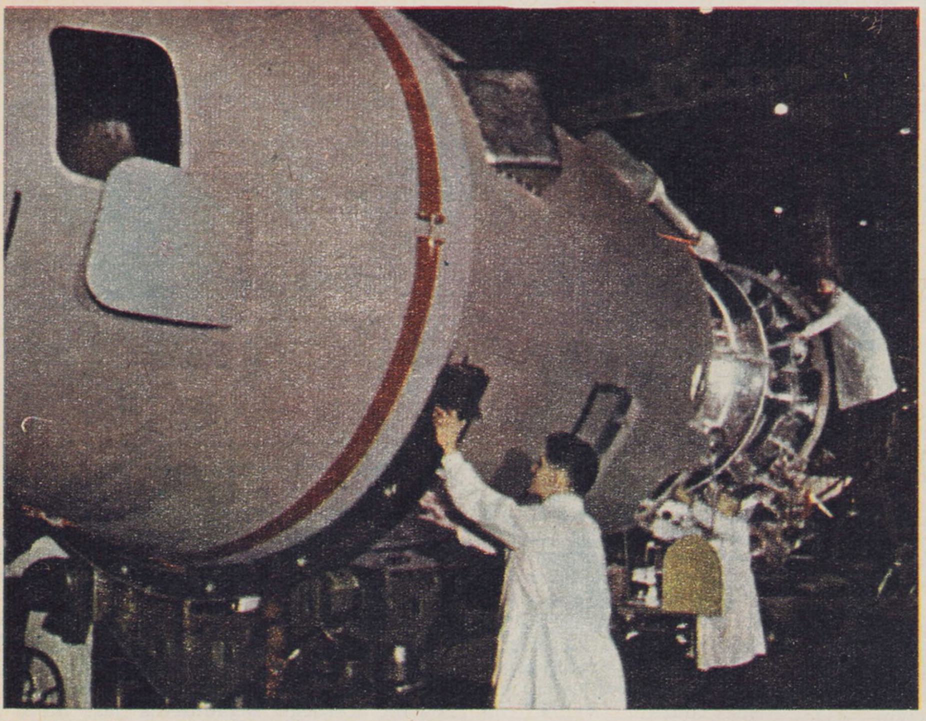
Adres redakcji:
Warszawa 10,
ul. Widok 8.
Telefon: 27-33-78

Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — JERZY ZARĘBSKI; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Srebrna 12, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 2965 E-61

SKRZYDLATA POLSKA

# RAKIETA PO ŚWIECIE



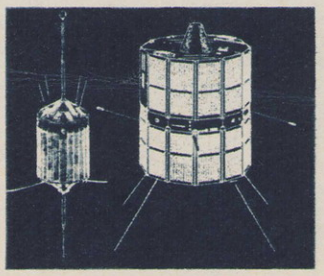
## „WOSCHOD"

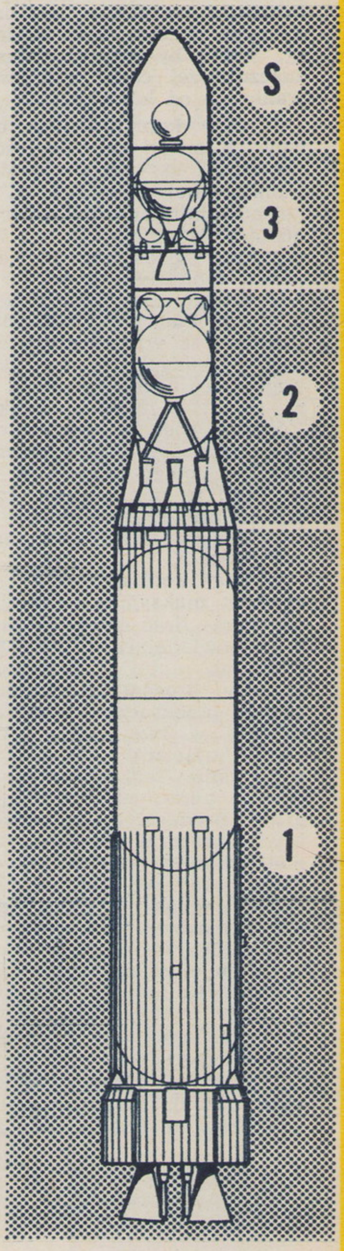
Obok, z lewej, zamieszczamy pierwsze oficjalnie opublikowane zdjęcie radzieckiego statku kosmicznego „Woschod". Przedstawia ono statek podczas czynności montażowych. Zwraca uwagę wielkość „Woschoda". Zdjęcie: Agencja Prasowa Nowosti (APN).

## „EUROPA-1"

Jak już podawaliśmy, kilka krajów Europy zachodniej (Francja, Anglia, Włochy, NRF, Holandia Belgia) oraz Australia przygotowują wspólnie zespół — rakietę nośną i sztucznego satelitę pod nazwą „Europa — 1". Pierwszy człon rakiety (1) opracowuje Anglia w oparciu o zmodyfikowany pocisk balistyczny „Blue Streak". 2 silniki rakietowe na paliwo ciekłe. Ciąg — 70T. Człon ten umożliwi wyniesienie masy 17 t na wysokość 60 km. Przeszedł on już pomyślnie próby w ośrodku rakietowym Woomera w Australii (2 egzemplarze). Drugi człon rakiety (2) należy do Francji i nosi oznaczenie „Coralie". 4 silniki rakietowe na paliwo ciekłe o ciągu 7T. Trzeci człon rakiety (3) nazwany „Ophos-1" opracowuje obecnie NRF. Masa — ok. 3,5 t. Sztuczny satelita dla celów badawczych (S) jest przygotowywany we Włoszech.

Przewiduje się, iż zespół „Europa-1" będzie mógł wprowadzać ładunki o masie 1 t na orbitę odległą 500 km od Ziemi lub 300 kg na orbitę odległą 9 000 km. W 1967 r. mają być wypuszczone (rakieta „Scout") pierwsze satelity „europejskie" ESRO-1 (poniżej — z lewej) opracowywany równolegle w zakładach FIAT we Włoszech i SAAB w Szwecji oraz ESRO-II opracowany wspólnie przez Anglię i Francję (poniżej z prawej).





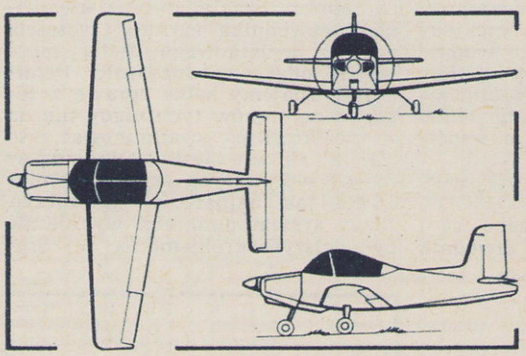

## SAMOLOT SPORTOWO-TURYSTYCZNY „AIRTOURER"

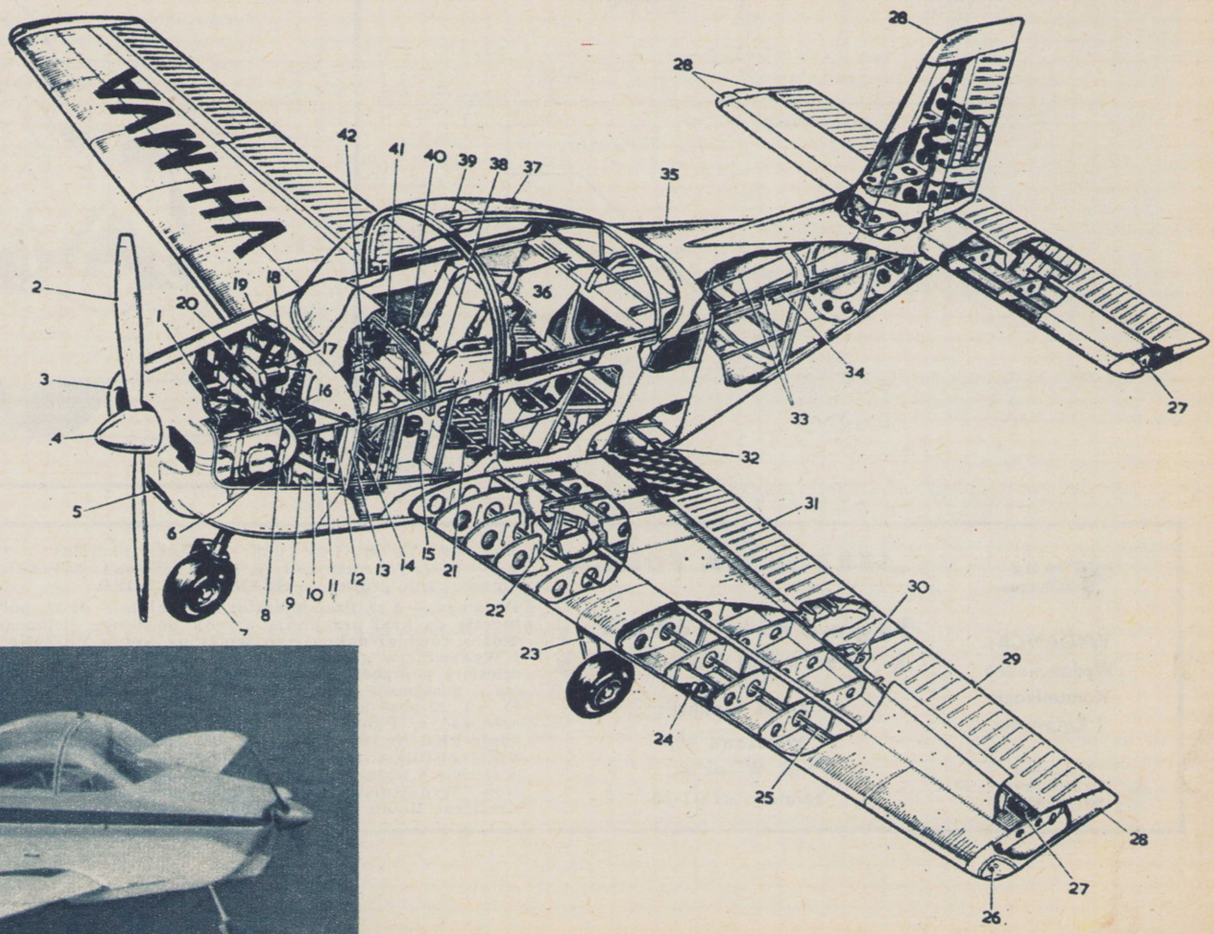
LOTNICTWO cywilne Australii należy obecnie do najbardziej aktywnych w świecie. Wśród lekkich samolotów dominuje „Airtourer" budowany w dużych seriach w zakładach Victa w Australii. Jest to metalowy samolot 2-miejscowy z silnikiem Rolls-Royce o mocy 100 KM (wersja „100" — zdjęcie i przekrój) lub Lycoming — 115 KM (wersja „115" — rysunek). Samolot jest dopuszczony do pełnej akrobacji; dopuszczalne przeciążenia + 9 g i —6 g.

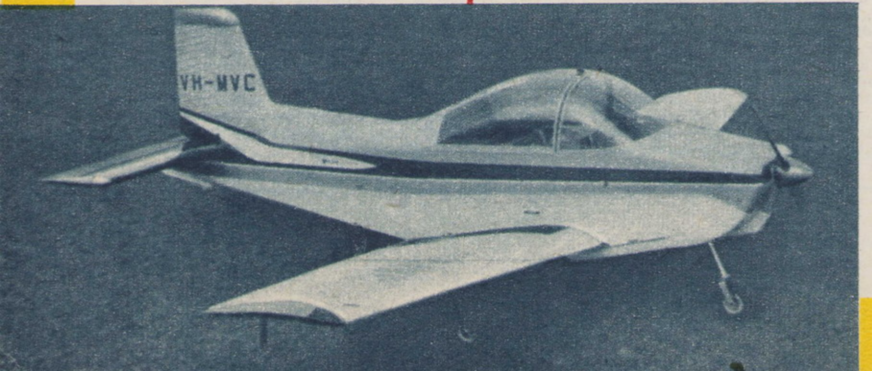
Dotychczas sprzedano ponad 200 maszyn tego typu. Ciekawostka: Twórcą samolotu jest Polak, przedwojenny konstruktor, inż. Henryk Millicer. Zdobył on w 1953 r. pierwsze miejsce (wśród 104 konkurentów) w konkursie angielskim na lekki samolot sportowy. Samolot ten oblatano w 1959 r w Australii z silnikiem 65 KM. Był to prototyp obecnego „Airtourera". Profil płata NACA-23012 przechodzi na końcach w NACA-4412 (skręcenie 3 st.). Miejsca załogi obok siebie, drążek sterowy — wspólny. Hamulce hydrauliczne, tarczowe.

Rozpiętość — 7,93 m, długość — 6,53 m (w wersji „100" — 6,32 m), wysokość — 2,08 m. pow. nośna — 11,2 m². Ciężar własny — 475 kG, ciężar całkowity (max.) — 749 kG, do akrobacji (max.) — 703 kG. Prędkość max. — 230 km/h, przelotowa — 185 km/h, min. — 85 km/h, wznoszenie — 274 m/min, pułap — 5 300 m, zasięg — 935 do 1 350 km. Cena — 3 950 f. australijskich.

**Oznaczenia** (do rysunku z prawej): 1 — silnik Rolls-Royce (Continental O — 200A), 2 — śmigło metalowe Mc Cauley o stałym skoku ⌀ 175×127 cm, 3, 4, 28 — osłona z laminatu, 5 — wlot powietrza do gaźnika, 6 — tłumik, 7 — sterowane koło przednie, 8 — chłodnica oleju, 9 — filtr paliwa, 10 — elektryczna pompa paliwa, 11 — cylinder hamulcowy, 12 — łoże silnika, 13 — ściana ogniowa, 14 — pedały, 15 — gaśnica, 16 — iskrowniki, 17 — rozrusznik, 18 — przekaźnik, 19 — regulator napięcia, 20 — akumulator, 21 — dźwignia ręcznej obsługi klap, 22 — zamocowanie podwozia, 23 — goleń sprężysta (stalowa), 24 — wskaźnik przeciągnięcia, 25 — instalacja elektryczna, 26 — światło pozycyjne, 27 — odciążenie statyczne, 29 — lotka, 30 — okucie lotki i klapy, 31 — klapa do lądowania, 32 — chodnik, 33, 34 — napędy sterów, 35 — kadłub półskorupowy, 36 — bagażnik, 37 — wentylacja, 38 — dźwignia wyważenia, 39 — uchwyt osłony, 40 — drążek sterowy, 41 — tablica przyrządów, 42 — tablica wyłączników.





# LOT

NOWINY
NEWS
ИЗВЕСТИЯ

Nr 40 ● Maj 1965 r.

POLSKIE LINIE LOTNICZE ■ ПОЛЬСКИЕ АВИАЦИОННЫЕ ЛИНИИ ■ POLISH AIRLINES


## U PROGU SEZONU

SEZON turystyczny trwa w Polsce bez mała przez cały rok. Zimą przyciągają turystów znakomite tereny narciarskie, latem piękne plaże Bałtyku i mazurskie jeziora, o każdej porze — słynne z zabytków miasta i kuracyjne uzdrowiska. Jednakże w początkach maja rozpoczyna się sezon szczególnie ożywionej wymiany turystycznej.

Doświadczenia 1964 roku wskazują, że w obecnym sezonie znacznie wzrośnie przyjazd turystów zagranicznych do Polski. Przyczyną będzie nie tylko stały wzrost zainteresowań naszym krajem, jego krajobrazem i licznymi ciekawostkami turystycznymi, ale szereg ułatwień, jakie ostatnio wprowadzono. Szczególną rolę odgrywać tu będzie — jak co roku — szybka i wygodna komunikacja samolotami PLL LOT. Dość powiedzieć, że w ubiegłym roku znacznie ożywiły się przyjazdy turystów drogą powietrzną z zagranicy do Polski, w szczególności z krajów zamorskich i Europy zachodniej. Wzrosła także wydatnie ilość polskich turystów, którzy udali się samolotami LOT-u do krajów Europy południowej.

Najlepszą zachętą stało się wprowadzenie zniżek na trasach łączących porty lotnicze Polski, Europy zachodniej, południowej i północnej. Dotyczą one zarówno wycieczek zbiorowych jak i indywidualnych turystów. Pomyślano także — przy współpracy z Orbisem — o zorganizowaniu atrakcyjnych wycieczek lotniczych po Polsce. Największym zainteresowaniem i powodzeniem cieszy się trasa: Warszawa — Kraków — Gdańsk i Sopot. Podobnie organizowane będą wycieczki lotnicze na Mazury (do Warszawy samolotem i dalej autokarem).

Dotychczasowe zgłoszenia zagranicznych biur podróży pozwalają przypuszczać, że w bieżącym roku gościć będziemy znacznie większą ilość zagranicznych turystów. Wymagać to będzie od całego personelu latającego i naziemnego PLL LOT zwiększonego wysiłku. Jest bowiem rzeczą powszechnie znaną, że pierwsze wrażenie stanowić może o zadowoleniu turysty z całej wycieczki. Warto o tym pamiętać, zwłaszcza że wielu turystów, wchodząc za granicą na pokład polskiego samolotu traktuje go jako pierwsze zetknięcie się z Polską. Niech więc zawsze witają ich przyjazne uśmiechy, życzliwą pomoc, serdeczna opieka.

Personel PLL LOT zdobył już wiele doświadczeń w obsłudze ruchu turystycznego. Mamy nadzieję, że pomogą one w dalszym usprawnieniu wykonywania tych zadań, tak aby o podróży polskimi samolotami mówiono, że jest ona nie tylko szybka i wygodna, ale również przyjemna.

## НА ПОРОГЕ СЕЗОНА

ТУРИСТИЧЕСКИЙ сезон в Польше продолжается почти весь год. Зимой туристов влекут сюда замечательные места для лыжного спорта, летом — прекрасные пляжи Балтики и мазурские озера, а весь год — известные своими достопримечательностями и архитектурными памятниками города и великолепные курорты. Однако начало мая — это и начало сезона особенно оживленного туристического обмена.

Опыт 1964 года показывает, что в текущем году следует ожидать значительного увеличения количества интуристов, приезжающих в период сезона. Причиной этому не только постоянный рост заинтересованности нашей страной, ее пейзажами и разнообразными туристическими достопримечательностями, но также и те многочисленные льготы и удобства, какие за последнее время были введены для интуристов. Как и в предыдущие годы, немаловажным «магнитом», притягивающим в Польшу интуристов, будет быстрое и удобное воздушное сообщения самолетами Польских авиационных линий ЛОТ. В минувшем году на всех воздушных трассах, по которым прибывали в Польшу туристы из западноевропейских стран и из других континентов, царило в тепение всего сезона огромное оживление. Значительно увеличилось также количество польских туристов, путешествовавших самолетами в страны южной Европы.

Лучшим стимулом для привлечения новых пассажиров было введение льготных тарифов на трассах, соединяющих аэропорты Польши, западной, южной и северной Европы. Эти льготы предусмотрены не только для экскурсий, но и для индивидуальных туристов. Предусмотрено также — по согласованности с бюро путешествий Орбис — организовать весьма интересные авиационные экскурсии по Польше. Самым большим успехом и интересом пользуется трасса: Варшава — Краков — Гданьск и Сопот. Будут организованы также авиационные экскурсии на мазурские озера (до Варшавы — самолетом, а дальше автобусом).

Уже поступившие заявки зарубежных бюро путешествий позволяют предполагать, что в текущем году у нас будет гостить значительно большее количество интуристов, чем в предыдущем году. Конечно, это потребует от всего летающего и наземного персонала Польских авиационных линий ЛОТ повышенных усилий. Ведь это не секрет: первое впечатление, полученные туристом, может решить вопрос о том, останется ли он доволен всей экскурсией в целом. Об этом необходимо помнить: ведь многие туристы, вступая на борт польского самолета на зарубежном аэродроме, относятся к этому, как к первому знакомству с Польшей. Здесь всегда их встречают ласковым словом, дружеской улыбкой, сердечностью и искренним желанием оказать всяческую помощь.

Персонал ЛОТа накопил огромный опыт в деле обслуживания туристического движения. Нет сомнения в том, что этот опыт поможет и впредь совершенствовать работу по обслуживанию туристов. О путешествиях польскими самолетами везде будут говорить, что они не только удобные, но и приносят удовольствие.

## ON THE EVE OF TOURISTS TRAFFIC

Poland is an attractive country for tourists all year round. In Winter we can offer to holidaymakers a great number of first class skying grounds and in Summer tourists can enjoy the sandy and sunny Baltic shores. The Mazurian Lakes, all the health resorts and the old, full of history towns, are always ready to welcome the newcomers. But the great tourists season opens its gate at the beginning of May.

Looking back to 1964 one can already state that this year the flow of tourists to Poland will be greatly increased, and not only for its attractive spots, but mainly thanks to the newly introduced innovations. First of all the swift and comfortable transport by Polish Airlines LOT will, as usually, be of main importance. Last year already, thanks to the good organisation of Polish Airlines LOT, the number of tourists from abroad increased considerably, especially from Overseas and the Western countries. A great number of Poles travelled by air to the Southern countries of Europe.

Undoubtedly the greatest attraction was the introduction of lower fares on the routes connecting Poland with the airports in Western, Southern and Northern Europe. These fares apply not only to groups but to individual tourists as well. Furthermore Polish Airlines LOT together with „Orbis" organised some attractive air excursions all over Poland. The most popular air tour is Warsaw — Kraków — Gdańsk and Sopot. Excursions to the Mazurian Lakes will be undertaken on the same bases (by air to Warsaw and hence by coach).

The advance bookings secured by foreingn Travel Agents indicate that Poland will welcome this year a lot of foreign tourists. The Polish Airlines personnel will do the utmost to please the guests, as everybody realises that the first impression is always the most important. The tourist will be met with a smile, friendly help and sincere care.

Polish Airlines LOT personnel acquired already a lot of experience in handling the tourists. We hope that they will be still as helpful as ever and will contribute in the general opinion that travelling by Polish Airlines does not mean only a swift and comfortable transport, but that first of all, it is really a great pleasure.

**W połowie kwietnia na warszawskim lotnisku Okęcie pojawiły się piękne, dojrzałe pomidory. Przybyły one na pokładzie samolotu Ił—18 prosto z Bułgarii. Pierwsza partia ważyła 4 tony i podróż zniosła znakomicie. Zapoczątkowała ona następne dostawy, które LOT dostarcza do Warszawy.**

# ŚWIĘTO PRACY

Jak Polska długa i szeroka święcono dzień Pierwszy Maja. W tradycyjnych pochodach wzięli udział liczni pracownicy PLL LOT; z Dyrekcji i Centralnego Portu Lotniczego na Okęciu; a w miastach wojewódzkich z krajowych oddziałów LOT-u.

# NASZA NOWA LINIA

Zgodnie z zapowiedziami, 7 kwietnia br. odbyła się inauguracja naszej nowej linii do Rzymu przez Zagrzeb. W pierwszym locie wziął udział zastępca dyrektora do spraw eksploatacyjnych LOT-u — Kazimierz Wierzbicki oraz rzecznik prasowy Janusz Kobiela.

Samoloty LOT-u kursują do Zagrzebia raz w tygodniu, w środy. Odlot z Warszawy o godzinie 8.00 rano, przylot o godzinie 10.00. Odlot z Zagrzebia również w środy o godzinie 16.25, przylot do Warszawy o godzinie 18.25.

Na zdjęciach: przed pierwszym rejsem do Zagrzebia.

# DZIEŃ TRANSPORTOWCA

W dniu 24 kwietnia br. odbyły się w Warszawie centralne uroczystości, zorganizowane z okazji dorocznego Dnia Transportowca. Przybyło na nie z całego kraju 2100 delegatów, reprezentujących wszystkie służby naszego transportu. Głównym punktem programu była uroczysta akademia, która odbyła się w Sali Kongresowej Pałacu Kultury i Nauki. Po części oficjalnej delegaci obejrzeli występy Państwowego Zespołu Pieśni i Tańca „Mazowsze". Następnie kilkudziesięciu przodujących pracowników komunikacji otrzymało odznaczenia państwowe za wzorową pracę. Wśród nich znaleźli się także pracownicy PLL LOT.

Ze względu na cykl produkcyjny naszego pisma, pełną relację z przebiegu tegorocznego Dnia Transportowca zamieścimy w czerwcowym numerze „LOT — Nowin".

# ODRZUTOWCE NA OKĘCIU

W początkach kwietnia Szwajcarskie Linie Lotnicze „Swissair" zainaugurowały na linii do Warszawy loty samolotów odrzutowych „Caravelle". Załoga i pasażerowie pierwszej szwajcarskiej „Caravelki" powitani zostali przez przedstawiciela Dyrekcji PLL LOT inż. Jankiewicza. Nasz fotoreporter uwiecznił kilka migawek z inauguracyjnego przelotu szwajcarskiego odrzutowca: Na zdjęciach: ● Szwajcarska „Caravelle" na lotnisku Okęcie; ● Załoga odrzutowca pozuje do pamiątkowego zdjęcia; ● Kwiatek dla inż. Jankiewicza od stewardessy.

## Z okazji dwudziestolecia

W związku z niedawnym Dwudziestoleciem LOT-u, Zarząd Główny Związku Zawodowego Transportowców i Drogowców PRL przesłał na ręce Rady Zakładowej oraz Dyrekcji PLL LOT pismo następującej treści:

*„Z okazji XX-lecia działalności Polskich Linii Lotniczych „LOT" w Polsce Ludowej, serdeczne gratulacje za dotychczasowe osiągnięcia, gorące podziękowania wszystkim członkom załogi za ich trud i poświęcenie oraz życzenia dalszych sukcesów i pomyślności osobistej składa — Prezydium Zarządu Głównego ZZTiD".*

List podpisał przewodniczący ZG, tow. M. Grad. Pięknie dziękujemy.

## LAUREATKA W WARSZAWIE

Jak już donosiliśmy, laureatką konkursu „LOT-em dookoła świata", jaki odbył się staraniem naszego reprezentanta w Budapeszcie, została pani Ida Mersich. Nie zwlekając postanowiła ona wykorzystać główną nagrodę w postaci przylotu do Polski.

Po krótkim odpoczynku panna Mersich zwiedziła Warszawę. Jest oczarowana Polską i po powrocie do Budapesztu zamierza podzielić się swymi wrażeniami z młodzieżą węgierską. Dodajmy, że panna Mersich świetnie włada językiem polskim.

Na zdjęciach: Ida Mersich (w środku) na Placu Zamkowym w Warszawie.

## ZAWSZE UŚMIECHNIĘTA

Ich dewizą jest miły uśmiech w każdych okolicznościach, nawet w najtrudniejszych. Zadaniem — służenia pasażerom radą i pomocą, spełnianie ich życzeń. Zdaniem wielu pasażerów, ładna i życzliwa stewardessa na pokładzie samolotu, to gwarancja miłej i udanej podróży.

Nasze stewardessy cieszą się na ogół uznaniem i sympatią pasażerów. Zwłaszcza cudzoziemcy konfrontują z ich wyglądem swą opinię o urodzie i elegancji Polek, porównują je ze stewardessami z innych linii lotniczych.

Jedną z naszych latających dziewcząt, która zawsze mile jest uśmiechnięta, jest stewardessa Katarzyna Radzio. Nasz fotoreporter podpatrzył ją w czasie pracy na pokładzie samolotu. Zwróćcie uwagę na miny pasażerów, obsługiwanych przez panią Kasię.

## LONDYŃSKA WYSTAWA

Otrzymaliśmy zdjęcia z Wystawy Turystycznej w Olimpia Hall w Londynie. Znalazło tu się również estetycznie urządzone stoisko „Orbisu", wyposażone w polskie wyroby ludowe, pamiątki turystyczne oraz foldery reklamujące piękno naszego kraju. PLL LOT były reprezentowane godnie i z wdziękiem przez dwie stewardessy, które obsługiwały stoisko, udzielały zwiedzającym informacji na temat podróży lotniczych oraz walorów turystyki do Polski.

Dzięki staraniom naszego londyńskiego reprezentanta oraz Działu Reklamy i Wydawnictw LOT-u, w stoisku znalazły się także LOT-owskie plakaty (najbardziej podobał się ten „z chłopcem"), liczne prospekty i wydawnictwa reklamowe, pocztówki, mapki trasowe oraz najnowszy numer naszego „LOT MAGAZYNU". Wielkim powodzeniem wśród zwiedzających cieszyły się błękitne proporczyki z żurawiem w kole.

Zarówno artystyczna i propagandowa kompozycja stoiska jak i jego wdzięczna obsługa w LOT-owskich mundurkach sprawiły, że stoisko zyskało uznanie w oczach zwiedzających, w głosach prasy londyńskiej oraz w opinii ambasadora PRL w Londynie.

Na zdjęciach: stoisko „Orbisu" na wystawie w Londynie oraz czyniące honory domu stewardessy LOT-u, panie — Maria Rykowska i Krystyna Szymańska.

W związku z XX rocznicą wyzwolenia obozu oświęcimskiego, samolotem PLL „LOT" przybyła z Paryża do Warszawy 20-osobowa grupa francuskich turystów — byłych więźniów obozu zagłady oraz podobna 30-osobowa grupa z Holandii i Belgii. Goście wzięli udział w centralnych obchodach rocznicy wyzwolenia obozu oświęcimskiego, a także zwiedzili Warszawę, Katowice, Kraków i okolice.

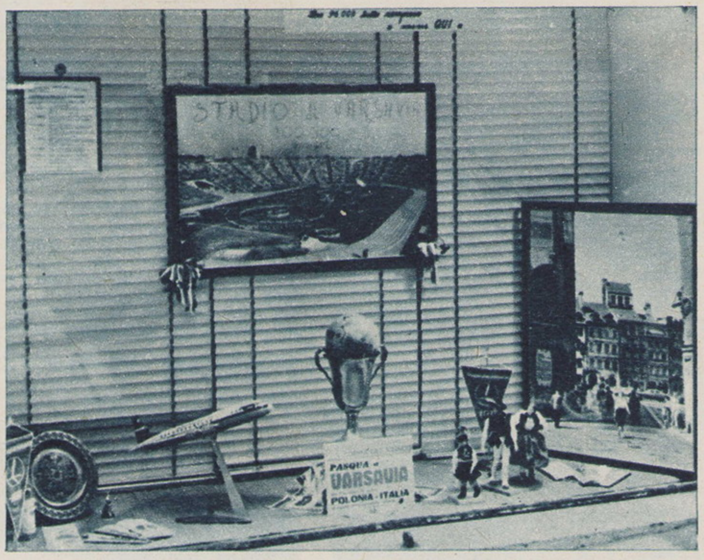
Ostatnia podróż zespołu teatru „Komedia” wiodła do Londynu. Na zdjęciu, na tle polskiego Iła—18, widzimy znakomitego aktora polskiego Tadeusza Łomnickiego (w środku), w towarzystwie reżysera Jana Bieczyckiego (z lewej) i operatora filmowego Jerzego Lippmana.

Słynna łyżwiarka kadry narodowej p. Danuta Tarnachowicz. Widzimy ją w samolocie na trasie Kraków — Warszawa, powracającą z urlopu kondycyjnego w Zakopanem.

Stałym pasażerem naszych linii krajowych na trasach wiodących do Krakowa, Poznania i Wrocławia jest także inż. Jan Kulisiewicz, który pracując stale w kopalni węgla brunatnego w Koninie, wojażuje w sprawach służbowych po całej Polsce.

A oto jeszcze jeden wierny pasażer LOT-u, przedmiot adoracji słuchaczek radia i telewizji, konferansjer i popularyzator najmodniejszych piosenek zagranicznych Lucjan Kydryński.

# POLSKA—WŁOCHY



Z okazji meczu piłkarskiego Polska — Włochy, który ostatnio odbył się w Warszawie, nasz reprezentant urządził interesującą wystawę reklamową, zachęcającą do odwiedzenia Polski. Obok proporczyków oraz modelu samolotu, umieszczono tu w centralnym punkcie piłkę nożną. Laleczki w ludowych strojach, artystyczne wyroby i reklamowe foldery wraz z dużymi zdjęciami Stadionu Dziesięciolecia oraz warszawskiej Starówki wzbogaciły ekspozycję. Za pomysłowość i wykorzystanie dla celów reklamowych aktualnych wydarzeń należą się naszemu reprezentantowi słowa uznania.

## PRZYPOMINAMY!

**Od dnia 1 kwietnia br. obowiązuje nowy, letni rozkład lotów na liniach zagranicznych, a od 1 maja — na liniach krajowych.**

## WYJAŚNIAMY

Zamieszczona w poprzednim, kwietniowym numerze „LOT — Nowin” wiadomość o uruchomieniu kolejki linowej, łączącej Biuro Miejskie LOT-u w Warszawie z lotniskiem na Okęciu, była żartem „prima aprilisowym”. Niemniej jednak wszystko to, co napisaliśmy na temat problemu dowozu pasażerów z miasta do lotniska i odwrotnie, jest jak najbardziej aktualne. Oczywiście, nie zamierzamy uruchamiać kolejki linowej. Dla usprawnienia komunikacji z lotniskiem wprowadzono natomiast stały ruch autobusów LOT-u, które kursują według ustalonego rozkładu, niezależnie od czasu przylotu i odlotu samolotów. Warto zaznaczyć, że nowy system komunikacji spotkał się z uznaniem pasażerów.

Zdjęcia w numerze: Marian Kobrzyński — 18, Archiwum LOT — 2

Der Bund

# PISZĄ O LOCIE

**Ostatnio odwiedził nasz kraj redaktor Otto Frauenlob, reprezentujący ukazującą się w Bernie gazetę „DER BUND”, która czytana jest zwłaszcza w północnej i wschodniej części Szwajcarii. A oto wrażenia p. Frauenloba z Polski.**

*Przede wszystkim problem należytego wyekwipowania się do podróży: „Jak należy się ubrać, co zabrać ze sobą, gdy w środku zimy czeka cię lot do Warszawy?... Czy tak, jak tuż po zakończeniu wojny jeździło się do sąsiednich krajów, pozbawionych wtedy wszystkiego? Ostateczna decyzja zapadła w duchu zabrania ze sobą normalnego wyposażenia podróżnego. I była właściwa... Jedyny dodatek stanowiły buty narciarskie: od szkolnej ławy wydawała mi się bowiem Polska w czasie zimy jak raj Królowej Śnieżki”.*

*Zbliżyła się chwila odjazdu. „Lotnisko w Zurychu, gdzie podróż brała swój początek, wyglądało nieco syberyjsko. Trzeba było czekać trzy godziny, gdyż z powodu Generała Zimy maszyna kursowa PLL LOT miała z Paryża dwie godziny opóźnienia. Obsługa w samolocie odpowiada stylowi zachodnioeuropejskiemu. Czy życzy pan sobie „Neue Zuricher Zeitung”, „Der Bund” czy „Paris Match”? — brzmiało przyjazne pytanie, uzbrojonej w plik gazet hostessy. Chwilowo jednak zaciekawiał start. Odbywał się zgrabnie i płynnie. Potem maszyna wzięła kurs poprzez ciemną noc zimową nad Sztuttgartem, Norymbergą, Pragą i Wrocławiem na Warszawę, stolicę Polski, kraju doświadczonego przez los, który również w naszym kraju cieszy się szczerymi sympatiami, dzięki swym walkom wolnościowym”.*

*Po krótkich rozważaniach historycznych, red. Frauenlob pisze: „Wezwanie do zapięcia pasów i niepalenia przywołuje pasażerów do rzeczywistości. Siadamy na pasie startowym. Lądowanie jak z jajkiem. Polacy mają widocznie latanie we krwi. W szybownictwie należą do elity światowej. To właśnie polscy piloci, których aż dwa tysiące opuściło kraj tajnymi drogami po najeździe Hitlera, wnieśli wybitny wkład do szczęśliwego wyniku powietrznej bitwy o Anglię”.*

*„Niespodziewanie mały i skromny wydaje się dworzec lotniczy w Warszawie, po wszystkim tym, co wiedziałem o wspaniałej odbudowie kraju. Pierwszeństwo ma wznoszenie mieszkań i zakładów przemysłowych. Teraz jest już jednak w budowie nowy, odpowiadający nowoczesnym wymaganiom, dworzec lotniczy.*

*Formalności graniczne odbywają się niewymownie uprzejmie i wspaniałomyślnie dla obcych turystów. Bagażowy przenosi bagaż do samochodu — oficjalnie odbywa się to gratis, ale napiwki są wszędzie chętnie przyjmowane i wiele ułatwiają.*

*Szeroka, wzorcowo oświetlona ulica prowadzi do miasta, a niezliczone jasne okna domów, nowoczesne centrum ze swymi trasami, liczne reklamy świetlne, wskazują na miasto o wyrazie zachodnim. Śniegu mało i pogoda wydaje się łagodna w porównaniu do zaśnieżonej Szwajcarii. Zaledwie jednak dzień później sceneria zmienia się radykalnie. Śnieg pada obficie i Wisła zaczyna nieść krę...”.*

Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka nr 17, pokój 256, tel. 22-40-73. Redaktor odpowiedzialny: mgr PIOTR GRUDZIŃSKI. Wkładka do numeru 18 (721) z dnia 2 maja 1965 r. „Skrzydlatej Polski”.

# NASZE STEWARDESSY

— Kto wie, jak potoczyłyby się moje losy, gdyby nie LOT — mówi pani Joanna. — Od dawna marzyłam o dziennikarstwie, o pisaniu. W tym celu skończyłam studia filologii polskiej, współpracowałam z redakcją „Na przełaj” i pewna byłam, że poświęcę się tej żywej, ciekawej i ruchliwej pracy. Przypadek jednak sprawił, że stało się inaczej. Skończyłam właśnie pisanie pracy magisterskiej, gdy koleżanka zachęciła mnie do pracy w Locie. I szczerze mówiąc — nie żałuję, choć w głębi serca zostało sporu sentymentu dla dziennikarstwa. Nie żałuję, bo praca w Locie jest równie ruchliwa, bo widzi się i poznaje ciągle nowych ludzi, a dla bystrego obserwatora jest to okazja dla zebrania interesujących spostrzeżeń. Ludzie są bowiem bardzo różni i różne są ich reakcje.

**— Jak pani ocenia zawód stewardessy?**

— Najbardziej wzruszają mnie dzieci i starcy. Uwielbiam niemowlęta. Zdarza się, że starzy ludzie, którzy odjeżdżają z kraju na zawsze, by połączyć się z rodzinami, wymagają pociechy, trzeba im dodać otuchy na daleką i długą drogę. Niektórzy proszą, aby koło nich usiąść, pytają o życie „tam”, żałują, że zdecydowali się wyjeżdżać. I właśnie dlatego wydaje mi się, że w naszym zawodzie najważniejszy jest instynkt opiekuńczy. Bez niego nie można właściwie być dobrą stewardessą.

Ważną sprawą jest również praktyka. Z każdym rejsem rosną doświadczenia. Początkowo zachowujemy się trochę sztucznie, nie tak jak trzeba, nie we właściwym momencie się uśmiechamy. Pasażer to potrafi wyczuć, staje się nieufny. Z biegiem czasu wszystko to przechodzi i łatwo nawiązujemy psychiczny kontakt z naszymi podróżnymi.

**— Czy po trzech latach pracy zaspokoiła pani tak zwaną ciekawość świata, obcych krajów i miast?**

JOANNA MAJEWSKA

— Sądzę, że tak, choć to nie takie proste. Prawdę mówiąc mało mamy okazji dla własnej turystyki. Latamy teraz bardziej ekspresowo, wracając po kilku godzinach do Warszawy. Cieszę się, że znam Kair, Londyn, za najpiękniejsze miasto uważam jednak Ateny. Byłam tam jeden dzień, ale to chyba najpiękniejsze miasto świata. Tchnie spokojem, jest takie trochę sielsko-anielskie. Wiem, że przesadzam, ale takie było moje najgłębsze wrażenie.

**— A Paryż?**

— Byłam tam już wiele razy, ale nigdy nie widziałam miasta, znam tylko lotnisko. Może jednak kiedyś...

**— Pani najmilsze wspomnienie?**

— Związane z Saganką. Leciała naszym samolotem z Berlina do Amsterdamu. Otrzymałam od niej dedykację na książce „Czy pani lubi Brahmsa?”. Brzmiało tak: „Z wielką sympatią dla Joanny — Françoise Sagan”. To miła pamiątka.

**— Mąż pani też pracuje w Locie?**

— Tak, jest radiooperatorem pokładowym. Również lata i rzadko się widujemy. Może właśnie dlatego te nieliczne chwile, gdy jesteśmy razem, są nam tak drogie. Gdy po urodzeniu dziecka (Agnieszka, 1 rok) nie latałam, bardzo denerwowałam się o męża, czekałam z niecierpliwością jego powrotu z rejsu. Teraz, gdy latamy razem — jestem spokojna. Wspólna praca wiąże, lepiej się rozumiemy. Tym bardziej, że i on studiuje polonistykę.

**— Pani największe marzenie?**

— Mieszkanie, mieszkanie i jeszcze raz mieszkanie.